

Superbock auf Superblock



Superbock auf Superblock

Superbock auf Superblock

Broszeit, Ehrenreich, Groß, Hauschild, Kunzmann, Pless

Wir können die Augen vor dem Klimawandel nicht mehr verschließen. Während Pandemien und Naturkatastrophen die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit auf sich ziehen, schreitet der anthropogene Klimawandel unbarmherzig voran. Allein in Hamburg werden immer noch mehr als ein Drittel der täglichen Wege durch Kraftfahrzeuge mit fossilen Brennstoffen zurückgelegt.

Sie erzeugen Abgase, nehmen meist parkend erhebliche öffentliche Flächen ein, produzieren Lärm und beeinträchtigen damit die Lebensqualität in der Stadt wesentlich zum Leid aller.

Im internationalen Kontext gibt diverse Ansätze für Alternativen zum motorisierten Individualverkehr, die auf ein Spektrum an verschiedenen Mobilitätsformen setzen und dabei versuchen, Nachhaltigkeit, Lebensqualität, Wirtschaftlichkeit und Komfort miteinander in Einklang zu bringen.

In Barcelona (Spanien) wurden unter diesen Gesichtspunkten die Superilles, dt. „Superblöcke“ entwickelt, welche Verkehrsberuhigung, Rückgewinnung von öffentlichem Raum und Schaffung von Lebensqualität in der hochverdichteten Metropole auf Basis des orthogonalen Rasters Barcelonas vereinen. Dieser Projektbericht beschäftigt sich mit den Superblöcken und ihrer Übertragbarkeit in anderen urbane Kontexte.



Danksagungen

Unser Dank gilt der wissenschaftlichen Betreuerin dieses Projektes, Dr. Philine Gaffron, die vielseitigen Input zu diesem Projekt beigesteuert und uns durch konstruktive Kritik in die richtige Richtung gelenkt hat. Außerdem danken wir unseren Interviewpartnern aus Barcelona, dem Head of Planning and Programming Francisco Cardenas von BCN Ecologia, Carlos Dominguez Puig von VAIC Mobility, Maria Ojeda vom Bici Hub, Patrick Kappert, Angel Martin und Juan Carlos Belloso von der Poblenou Neighborhood Association und dem futu-replaces Projekt, Pep Sala von der Associació de Veïns i Veïnes de Sant Antoni, Natalie Müller von ISGlobal Barcelona Institut for Global Health, Antoni Oliva vom 22@Network, sowie unseren Interviewpartnern aus Hamburg Martin Bill, Verkehrspolitischer Sprecher der Fraktion Bündnis90/Die Grünen Hamburg, dem ADFC Hamburg und Sönke Diesener vom NABU Hamburg. Für die Kontak-vermittlung nach Barcelona möchten wir Sven Kohlschmidt und Sunny Peach danken.

Superbock auf Superblock

Verkehrsberuhigung nach katalanischem Konzept

Kalle Broszeit, David Ehrenreich, Pia Groß,
Eike Hauschild, Leonard Kunzmann, Sönke Pless

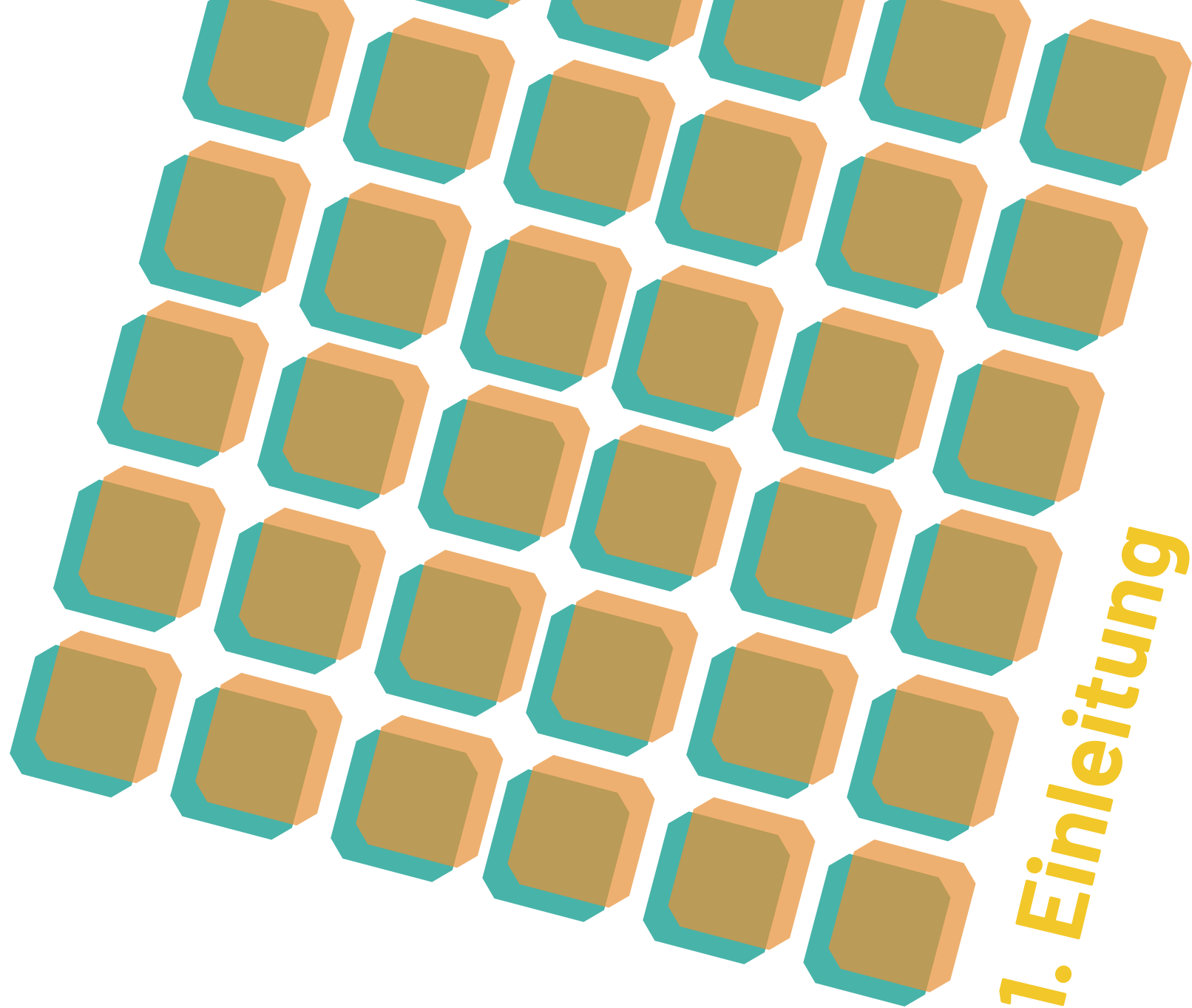
Impressum

Projektbericht des P3 Projekts des Bachelorstudiengangs Stadtplanung an der HafenCity Universität Hamburg
Autoren: Kalle Broszeit, David Ehrenreich, Pia Groß,
Eike Hauschild, Leonard Kunzmann und Sönke Pless
Edition Superbock, 1. Auflage
März 2020

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	9
1.1 Erkenntnisinteresse und Forschungsfrage	10
1.2 Forschungsaufbau	11
1.3 Aufbau des Berichts	12
2. Theorie	15
2.1 Verkehr	16
2.2 Verkehrsberuhigung	19
2.3 Shared Space	22
2.4 Begegnungszonen	25
2.5 Ecological Urbanism	26
3. Methodik	35
3.1 Literatur- und Desktoprecherche	36
3.2 Expert*inneninterviews	36
3.3 Raumbeobachtung	38
3.4 Ortsbegehungen	39
3.5 Verkehrszählungen	40
3.6 Auswertungsverfahren	43
3.7 Projektwochenablauf	48
4. Analyse 1: Barcelona	69
4.1 Stadtprofil Barcelona	70
4.2 Grundidee Superblock	74
4.3 Entstehungsgeschichte des Superblocks	80
4.3.1 Politische Vorgeschichte	80
4.3.2. Pla de Mobilitat Urbana - Mobilitätsplan Barcelona	81
4.4 Planungsstatus der Superblocks	85
4.5 Analyse Superblock Poblenou	86
4.5.1 Distriktprofil	86
4.5.2 Stadtteilprofil	89
4.5.3 Blockprofil	91

4.5.4 Prozessablauf	93		
4.5.5 Raubeobachtung	99		
4.5.6 Expert*inneninterviews	102		
4.5.7 Ergebnisse der Verkehrszählung	106		
4.6. Analyse Superblock Sant Antoni	110		
4.6.1 Distriktprofil	110		
4.6.2 Stadtteilprofil	112		
4.6.3 Blockprofil	115		
4.6.4 Prozessablauf	118		
4.6.5 Raubeobachtung	127		
4.6.6 Expert*inneninterviews	128		
5. Zwischenfazit: Barcelona	135		
5.1. Bewertung und Problematiken	136		
5.2. Zusammenfassung der Erkenntnisse	139		
6. Analyse 2: Hamburg	145		
6.1. Stadtprofil Hamburg	146		
6.2. Interview-Ergebnisse Hamburg	148		
7. Transfer	155		
7.1 Gegenüberstellung Barcelona - Hamburg	156		
7.2 Erkenntnistransfer Barcelona - Hamburg	158		
7.3 Kriterien der Suche eines Entwurfsgebietes	161		
7.4 Auswahl Entwurfsstadtteil	164		
7.5 Analyse Hoheluft-Ost	172		
8. Synthese	179		
8.1 Governance Vorschläge	180		
8.2 Maßnahmen für Hoheluft-Ost	185		
8.3 Erwartete Effekte und mögliche Probleme	192		
Stegreifentwurf	198		
		9. Fazit	201
		9.1 Methodische Reflexion	202
		9.2 Vergleich Stegreifentwurf Hoheluft-Ost und Ursprungskonzept	
		Superblock	204
		9.3 Beantwortung der Forschungsfrage	206
		9.4 Ausblick	208
		10. Verzeichnisse	211
		10.1 Glossar	212
		10.2 Abkürzungsverzeichnis	213
		10.3 Literaturverzeichnis	214
		10.4 Abbildungsverzeichnis	228
		11. Anhang	231
		11.1 Anlagenverzeichnis	232



*„Der Verkehr ist das Auto und das muss fahren“
(ADFC HH 2020)*

1. Einleitung

1.1 Erkenntnisinteresse und Forschungsfrage

Wir leben in einer Zeit, in der die Augen vor dem Klimawandel nicht mehr verschlossen werden können. Während zehntausende Menschen allein in Hamburg für mehr Engagement im Klimaschutz demonstrieren, werden immer noch 36% der täglichen Wege in der Hansestadt mit, überwiegend durch fossile Brennstoffe betriebenen Kraftfahrzeugen zurückgelegt (infas, DLR, IVT und infas 360 (2018): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI)) und erzeugen so ein großes Verkehrsaufkommen, das mit Abgasen und Lärm die Lebensqualität in der Stadt beeinträchtigt. Mit den Aktionen „Autofreies Rathausquartier“ und „Ottensen mach Platz“ gab es bereits erste Versuche in Hamburg, den Straßenraum von der Vorherrschaft der Autos zu befreien und der Nutzung durch Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen zu übertragen. Auch im internationalen Kontext gibt es unterschiedliche Ansätze die Dominanz des motorisierten Individualverkehrs zu durchbrechen und andere Mobilitätsformen zu stärken. Kopenhagen wird zur Fuß- und Fahrradstadt umstrukturiert, in Amsterdam gibt es ein Konzept zur schrittweisen Rückgewinnung von Straßenraum und in Mailand entstehen zunehmend mehr

autofreie Zonen, unter anderem das erfolgreiche Projekt an der Piazza Arcobalena. Das in den Medien jedoch am meisten wahrgenommene und auch eines der ambitioniertesten Projekte ist das Superilla- (dt. Superblock-) Konzept aus Barcelona. Ziel des Projektes ist es, die ganze Stadt in Superblocks einzuteilen und den Verkehr möglichst ausschließlich auf den Hauptstraßen durch die Stadt zu führen. Das Projekt hat zum Ziel, die reine KFZ-Verkehrsfläche um fast 50% zu reduzieren und gleichzeitig die Grün-, Frei-, und Erholungsflächen deutlich zu erhöhen. Da Barcelona aufgrund der Stadterweiterung nach Plänen von Ildefons Cerdá durch eine sehr regelmäßige Rasterstruktur und gleichmäßige Blöcke, sowie ein sehr hohe Dichte gekennzeichnet ist, stellt sich die Frage:

„Inwiefern ist eine Übertragung des ‘Superblock’-Konzeptes aus Barcelona, unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Stadtstruktur, auf Hamburg sinnvoll?“

Dabei liegt unser Interesse vor allem auf den Voraussetzungen, unter denen Barcelona das Konzept entwickelt hat und nach welchen Kriterien die Standorte der Superblocks ausgewählt wurden. Zudem wird zu untersuchen sein, welche Voraussetzungen unabdingbar für die Umsetzung des Projektes sind und welche Anpassungen für die Implementierung in einer Stadt wie Hamburg zu tätigen wären. Dabei sind nicht nur die physischen Unterschiede zu betrachten, sondern auch die verschiedenen sozialen und klimatischen Bedingungen mit einzubeziehen. Es sollen möglichst viele Perspektiven auf den Superblock in Erfahrung gebracht werden, um etwaige Probleme des Konzepts und Implementationsprozesses aufzudecken. Die Erkenntnisse der Arbeit werden in übergreifenden Governancevorschlägen formuliert und in einem Stegreifentwurf zu einem Gebiet in Hamburg in der theoretischen Umsetzung erprobt und sollen so ein Beispiel für einen möglichen Umgang mit dem Thema „Lebensqualität in der Stadt der Zukunft“ geben.

1.2 Forschungsaufbau

Der Forschungsprozess begann mit einer grundsätzlichen Auseinandersetzung mit dem Thema der Verkehrsberuhigung. Untersucht wurden hierzu mittels einer Literatur- und Desktoprecherche unterschiedliche Grundlagenwerke zum Thema „Verkehr“ und „Verkehrsberuhigung“. Ziel des ersten Forschungsschrittes war es, sich mit den Themen vertraut zu machen und einen Überblick zu bekommen. Durch die Auswertung der Fachlektüre, in der unterschiedliche Formen von Verkehrsberuhigung dargestellt und diskutiert werden, hat sich herausgestellt, dass das Konzept der Superblocks keinem der etablierten Verkehrsberuhigungsmodelle eindeutig zuzuordnen ist. Gemeinsamkeiten lassen sich in dem Verkehrsberuhigungskonzept des Shared Space, sowie der Fußgänger*innenzone wiederfinden. Zur Validierung der Ergebnisse und um Indikatoren festzulegen, anhand derer eine mögliche Übertragbarkeit des Konzeptes der Superblocks von Barcelona auf Hamburg zu ermitteln ist,

1. Einleitung

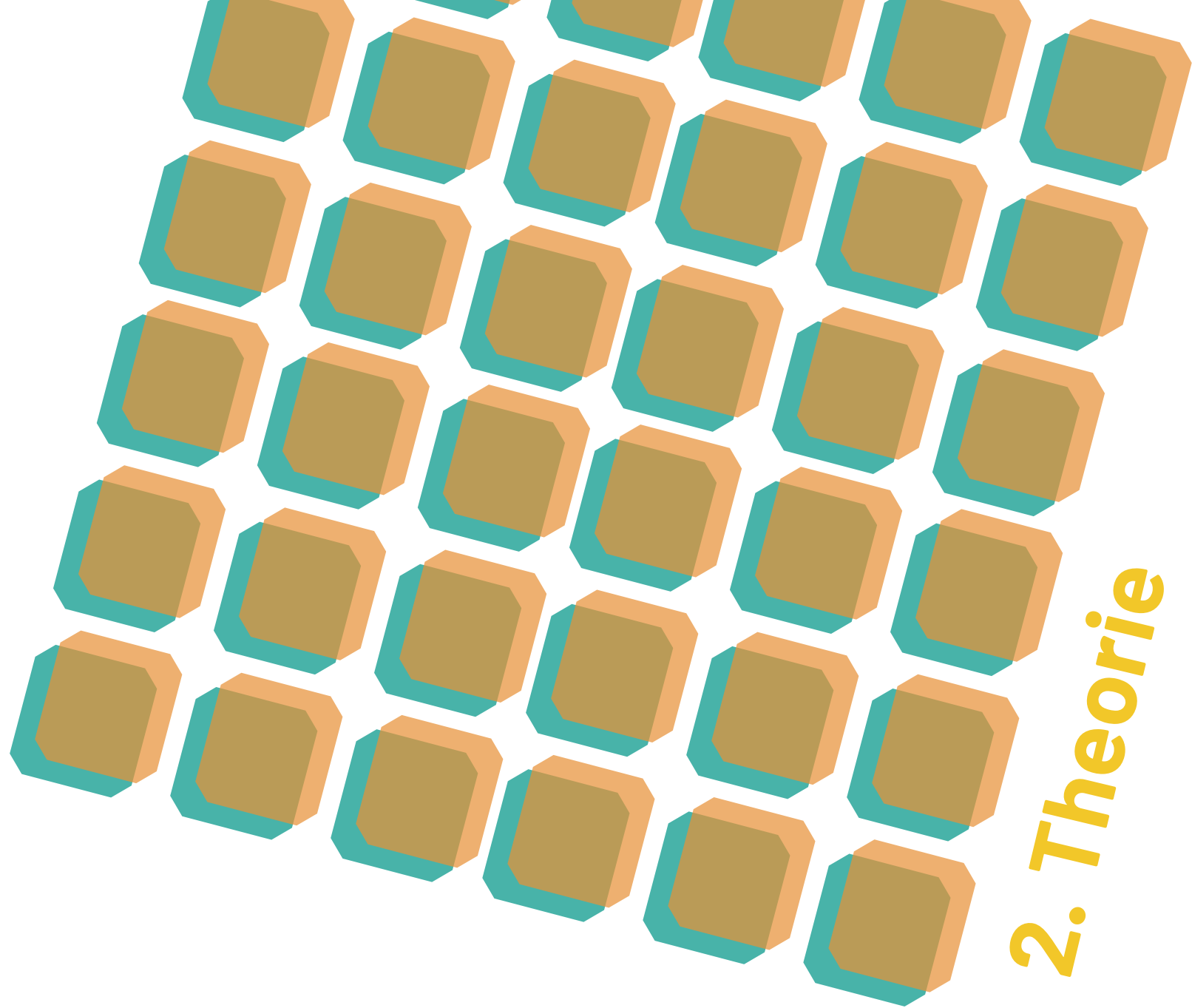
wurden zwei Superblocks als Fallbeispiele untersucht. Ergänzend zur Literatur- und Desktoprecherche zu den Superblocks Poblenou und Sant Antoni wurden während der Projektreise in Barcelona Expert*inneninterviews, Raumbesichtigungen, sowie eine Verkehrszählung durchgeführt und anhand eines Analyse-Frameworks ausgewertet (vgl. 4.5 & 4.6). Die in Barcelona gewonnenen Erkenntnisse über das Superblock-Konzept und die für die Übertragbarkeit relevanten Aspekte, wurden in Hamburg mit weiteren Expert*inneninterviews unterfüttert. Aus den Ergebnissen der Forschung zu Barcelona und Hamburg wurden Parameter erarbeitet, anhand derer mögliche Gebiete für einen Stegreifentwurf ausfindig gemacht werden können (vgl. 7.3). Auf der Grundlage der festgelegten Parameter konnte mittels einer GIS-Analyse ein entsprechender Stadtteil ermittelt werden (vgl. 7.4). Ziel der Arbeit ist die Darlegung der Sinnhaftigkeit zur Übertragung des Superblock-Konzeptes nach dem Vorbild in Barcelona auf Hamburg. In einem Manual zu dem Stegreifentwurf sollen städtebauliche, verkehrsplanerische und organisatorische Aspekte nach dem Vorbild in Barcelona behandelt und dargestellt werden.

1.3 Aufbau des Berichts

In Kapitel 2 des Forschungsberichts werden die theoretischen Grundlagen erläutert. Hierbei wird Verkehr im Allgemeinen, Verkehrsberuhigung, sowie Shared Space und Begegnungszonen im Konkreten vorgestellt. Außerdem wird das dem Superblock übergeordnete Konzept des ecological urbanism benannt und definiert. Kapitel 3 widmet sich der Methodik. Es wird zuerst die Methode der Expert*inneninterviews erläutert und die Auswahl der Partner*innen dargelegt, weiterhin wird die Erstellung des Fragebogens und die anschließende Codierung der Interviewtranskripte erklärt. Der anschließende Teil der Methodik behandelt die Raumbesichtigung und die durchgeführte Verkehrszählung. Auf die Beschreibung der Erhebungsverfahren folgt die Erläuterung der Auswertungsverfahren der verschiedenen Methoden. Außerdem wird die Exkursion nach Barcelona methodisch erläutert. Kapitel 4 behandelt die Analyse der Fallstudie Barcelona. Zunächst wird Barcelona in einem Stadtprofil als Ganzes dargestellt. Daran schließt die Erläuterung und Definition des Superblock-Konzeptes an, sowie die politische Entstehungsgeschichte. Es wird ein

Überblick über alle bereits umgesetzten oder sich in der Umsetzung befindlichen Superblocks gegeben. Die Superblocks Poblenou und Sant Antoni werden außerdem detailliert betrachtet, analysiert und ausgewertet. Hierbei stehen vor allem der Prozessablauf und die Partizipation im Vordergrund. Nach diesem Analysekapitel wird ein Zwischenfazit der Erkenntnisse aus Barcelona gezogen. Im zweiten Analyseteil wird Hamburg hinsichtlich der Verkehrsstruktur, der Dichte und des Freiraumbedarfs analysiert. Daran anknüpfend werden die Ergebnisse der in Hamburg geführten Expert*inneninterviews dargelegt. In dem darauffolgenden Kapitel wird der Erkenntnistransfer der Ergebnisse aus Barcelona auf Hamburg beschrieben. Aus diesen Erkenntnissen heraus werden Parameter festgelegt und auf Basis einer Datenanalyse die Auswahl des Entwurfsgebiets getroffen. Im Abschnitt Synthese werden die Erkenntnisse des Projektes in einen Maßnahmenkatalog mit spezifischen Maßnahmen für das Entwurfsgebiet kanalisiert und allgemeiner gefasste Vorschläge für die Umsetzung solcher Projekte in Hamburg formuliert. Im letzten Kapitel wird der Arbeitsprozess reflektiert und ein Fazit des Vergleichs der Fallstudien gezogen,

die Beantwortung der Forschungsfrage getätigt und ein Ausblick hinsichtlich weiterer Forschungsansätze aufgezeigt.



2. Theorie

„On the contrary, where urban space is used mainly for motorized mobility the urban dweller ceases to be 'citizen' and becomes a mere 'pedestrian'“

(Rueda 2012)

2. Theorie

2.1 Verkehr

Unter Straßenverkehr versteht man im Allgemeinen alle Ortsveränderung, sowohl von Personen, als auch von materiellen Gütern. Diese werden nötig, wenn die angestrebten Aktivitäten nicht am gleichen Ort ausgeübt werden können, sondern ein Wechsel des Ortes notwendig ist. Zu den Aktivitäten gehören beim Personenverkehr z.B. Wohnen, Arbeiten, die Ausübung von Freizeitaktivitäten oder der Transport von Personen. Bei den Gütern geht es es um Ortsveränderungen zwischen dem Ort der Gewinnung, der Verarbeitung, der Verteilung und der Entsorgung von Materialien und Waren. Weitere Verkehrsarten sind die Ortsveränderung von Energie und Wasser oder von Nachrichten. Diese werden jedoch normalerweise nicht auf der Straße vollzogen. Davon abzugrenzen ist der oft verwendete Begriff „Mobilität“, der vielmehr die Möglichkeit zur Ortsveränderung erklärt (Kirchhoff 2002). Die Ortsveränderungen der verschiedenen Arten werden unterschiedlich bezeichnet. Ortsveränderungen von Personen als Wege, von Gütern als Transport, von Fahrzeugen als Fahrt und von Personen in Fahrzeugen als Beförderung. Dabei wird betrachtet wie sich die Ortsveränderungen zwi-

schen Verkehrszellen vollziehen. Verkehrszellen werden oft anhand administrativer Gebietsgrenzen, also z.B. an Stadtteilen festgemacht, können aber auch nach anderen Faktoren bestimmt werden. Es wird zwischen vier verschiedenen Verkehrsarten differenziert. Als Durchgangsverkehr zählt Verkehr der nicht in der betrachteten Zelle anfängt oder dort endet, die Zelle also nur durchquert. Quellverkehr ist der Verkehr, der in der betrachteten Zelle beginnt und diese verlässt. Der Zielverkehr entsteht außerhalb der Zelle, endet aber in der gewählten Zelle. Die vierte Art ist der Binnenverkehr. Hier entsteht der Verkehr in der betrachteten Verkehrszelle und verlässt diese nicht, sondern endet in derselben Zelle.

Durch die unterschiedlichen Verkehre stehen die einzelnen Zellen in Beziehungen zueinander. Eine Verkehrsbeziehung stellt daher die verkehrliche Verknüpfung von zwei Verkehrszellen dar. Als Verkehrsaufkommen einer Zelle werden alle in dieser Zelle entstehenden und endenden Ortsveränderungen bezeichnet (Kirchhoff 2002). Gegliedert werden kann Verkehr nach verschiedenen Punkten, wie dem Gegenstand (Person o. Güter),

nach dem gewählten Verkehrsmittel (Pkw, ÖPNV, Fahrrad zu Fuß) oder nach dem Verkehrsweg (Schienen o. Straßen). Außerdem lässt sich Verkehr nach der Organisationsform, also ob privat-individuell oder öffentlich, nach dem Zweck des Verkehrs (z.B. Berufsverkehr, Einkaufsverkehr oder Freizeitverkehr), oder nach der Veranlassung, also ob der Verkehr privat oder geschäftlich verrichtet wird, unterscheiden. Weiterhin kann nach der Bewegungsart (ruhend o. fließend) und nach der Länge der Ortsveränderung (Nahverkehr, Regionalverkehr, Fernverkehr) gegliedert werden (Kirchhoff 2002). Die Siedlungsstrukturen bedingen einen bestimmten Verkehrsbedarf, aus dem sich wiederum die Verkehrsnachfrage ableiten lässt. In Wechselwirkung mit der Verkehrsnachfrage steht das Verkehrsangebot, deren Verhältnis in einem Gleichgewicht gehalten werden sollte. Aus der Umsetzung bzw. der Realisierung des Angebots anhand der Nachfrage ergibt sich der Verkehrsablauf (Kirchhoff 2002). Ein wichtiges Element im Bezug auf das Thema „Verkehr“ ist der Modal Split. Dieser gibt an wie groß der jeweilige Anteil unterschiedlicher Verkehrsarten ist. In politischen Diskursen, aber auch in verkehrsplannerischen Bauprojekten und in der Verkehrswissenschaft, wird ihm eine

große Bedeutung beigemessen, da der Modal Split ein übersichtliches Bild der Verkehrsmittelwahl in den untersuchten Gebiet widerspiegelt und eine Vergleichbarkeit mit anderen Untersuchungsräumen oder anderen Jahren zulässt. Dabei kann der Modal Split auf zwei verschiedene Arten dargestellt werden. Zum einen kann der Modal Split des Verkehrsaufkommens, der Anzahl der zurückgelegten Wege von Personen oder Gütern pro Zeiteinheit dargestellt werden, zum anderen kann der Modal Split auf die Verkehrsleistung bezogen werden. Die Verkehrsleistung sagt aus, wie stark eine Ressource beansprucht wurde, also z.B. wie viele Kilometer mit dem jeweiligen Verkehrsmittel innerhalb eines Zeitraums zurückgelegt wurden (Gerike 2018). In Hamburg lag der Modal Split des motorisierten Individualverkehrs (MIV) im Jahr 2017 bei knapp 36 Prozent aller Wege und ist damit noch immer das meistgenutzte Verkehrsmittel in Hamburg. Allerdings ist ein Rückgang von neun Prozent zum Jahr 2002 und sogar sechs Prozent zum Jahr 2008 zu vermerken. Dafür ist der Anteil des öffentlichen Verkehrs (ÖV) von 2002 zu 2017 um drei Prozent gestiegen und der des Radverkehrs um knapp sechs Prozent. Bei dem Fußverkehr ist zwar ein genereller Anstieg fest-

2. Theorie

zustellen, allerdings ist ein Rückgang um ein Prozent zwischen den Jahren 2008 und 2017 vorhanden (Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation 2018). Zwar ist in Hamburg ein Rückgang des MIV in den letzten Jahren festzustellen, für viele Jahrzehnte, vor allem in den Nachkriegsjahren, war jedoch ein Anstieg in ganz Deutschland festzustellen. Hohe Werte des motorisierten Verkehrs, vor allem des MIV, führen zu größeren Lärmbelastungen an den Straßen selbst, sowie in den umliegenden Gebieten. Ein weiteres bedeutendes Problem durch hohe Zahlen des motorisierten Verkehrs und hier vor allem durch den Individualverkehr ist der Flächenverbrauch. Aufgrund der immer weiter gestiegenen Verkehrsnachfrage wurde in den letzten Jahrzehnten, vor allem in den „westlichen“ Ländern, der Straßenraum zunehmend für den

Individualverkehr ausgebaut. Dies führte aber nicht zu einer Sättigung, sondern zu einem weiteren Anstieg der Nachfrage. „Wer dem Stau neue Straßen und der verstopften Innenstadt neue Parkhäuser hinterherbaut, wird mehr Verkehrsprobleme haben und nicht weniger“ (Heiner Monheim 2008).

Der Verkehrsentwickler Heiner Monheim geht davon aus, dass den Alternativen zum motorisierten Individualverkehr weniger Aufmerksamkeit im Aufbau des Straßenraums geschenkt wird, da sie mit vielen Vorbehalten belegt sind. So wie die Vorurteile, dass ungern mit dem Bus oder der Bahn gefahren wird, die öffentlichen Verkehrsmittel nicht finanzierbar sind oder das der Fuß- und Radverkehr, unter anderem bei Geschwindigkeit und Komfort, nicht mit den KFZ mit-

halten kann. Eine Wende in der Verkehrspolitik ist seines Erachtens nach unumgänglich. Aber auch die klimaschädlichen Folgen, die durch den motorisierten Verkehr entstehen, stellen ein bedeutendes Problem dar. Durch aktuelle Umstände, wie die immer stärker erkennbaren Auswirkungen des Klimawandels und dem damit verbundenen Diskurs über umweltschonenden Verkehr, wird allerdings eine Wende verstärkt thematisiert. Immer mehr Verkehrsentwicklungspläne fordern inzwischen eine Verkehrswende, allerdings meist ohne konkrete Maßnahmenprogramme, was dazu führt, dass Veränderungen nur sehr schleppend umgesetzt werden. (Monheim 2008)

„Der Handlungsbedarf ist angesichts eines rasanten globalen Motorisierungszuwachses riesig, die Handlungsbereitschaft gering“ (Heiner Monheim 2008).

2.2 Verkehrsberuhigung

Eine Beruhigung des Straßenverkehrs kann verschiedene Beweggründe haben (z.B. Lärmreduzierung, Verkehrssicherheit o. Freiraumgewinnung). Bei eigentlich allen geht es allerdings darum, den motorisierten Verkehr zu verdrängen oder zu vermindern, um

so die Verkehrssicherheit und die Raumqualität zu erhöhen. Der Ursprung der Verkehrsberuhigung in Deutschland liegt in den 1970er Jahren. Schon in den 1920er Jahren startete ein Prozess der einen autogerechten Verkehrsausbau mit sich brachte. Diese wurde in der Zeit unter den Nationalsozialisten durch z.B. den Bau der Autobahnen oder großer Straßenbauprogramme mit Straßendurchbrüchen forciert. Im Zuge der zunehmenden Motorisierung der Gesellschaft, die auch durch das Modell der autogerechten Stadt befördert wurde, stieg die Zahl der Straßen an und auch der Straßenraum veränderte sich. Straßen wurden breiter und nahmen mehr öffentlichen Raum ein. Dies war unter anderem möglich, da in den zerbombten Städten viel Raum zur Verfügung stand, der neu beplant und bebaut werden konnte. Dieser flächenfressende Aufbau geschah vor allem in den 1960er und 1970er Jahren. Hier entstanden nicht nur viele neue Parkhäuser sondern auch viele Ringstraßen und Magistralen, die als verkehrliche Verbindung der inneren Stadt mit dem Stadtrand und dem Umland genutzt wurde, was einen Anstieg des Pendler*innenverkehrs mit sich brachte. Jedoch führten die geradlinigen und breiteren

Modal Split Hamburg	2002	2008	2017
ÖV	19%	18%	22%
Rad	9%	12%	15%
MIV	45%	42%	36%
Fuß	25%	28%	27%

Tab.1 - Modal Split in HH - Anteil der Hauptverkehrsmittel an allen Wegen (Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation 2018)

2. Theorie

Straßen auch zu erhöhten Geschwindigkeiten der Verkehrsteilnehmer*innen. Weitere Probleme, die durch die steigenden Zahlen des motorisierten Verkehrs entstanden, waren die ebenfalls steigenden Lärm- und Abgasemissionen, sowie die Verdrängung von Grünräumen für die Schaffung von Verkehrsräumen. All diese Faktoren zusammen führten dazu, dass der Straßenraum für den nicht motorisierten Verkehr, z.B. für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen, unattraktiver und gefährlicher wurde. In den 1970er Jahren gab es dann die ersten Impulse für Korrekturen und Veränderungen der Verkehrssituation. Veranlassungen waren z.B. die erste Ölkrise, die neu entstandene Umweltschutzdebatte und Verkehrssicherheitsanforderungen durch die Gesellschaft. Mitte der 1970er wurde dann in Deutschland erstmals über Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Tempo 30, die Förderung des Fahrradverkehrs, die Einführung von Fußgänger*innenzonen und die Beruhigung des innerstädtischen Verkehrs diskutiert. In den Niederlanden wurden bereits zu Anfang des Jahrzehnts erste Maßnahmen zur Geschwindigkeitsbeschränkung und somit zur Verkehrsberuhigung ergriffen und über-

wiegend als Erfolg gewertet. 1976 erfolgte dann in Nordrhein-Westfalen der erste großräumige Verkehrsberuhigungs-Versuch in Deutschland. Unter dem Titel „Verkehrsberuhigung in Wohngebieten“ wurde nicht nur punktuell, sondern flächendeckend geplant und umgesetzt. In den 1980er Jahren wurden dann bundesweit verschiedene Verkehrsberuhigungsprojekte umgesetzt. Mitte der 1990er Jahre verschwand das Thema der Verkehrsberuhigung dann wieder aus den großen Städtebauprojekten, zu Teilen aufgrund zu geringer finanzieller Mittel und zu geringen politischen Handelns. Aktuell wird die Debatte aufgrund des Klimawandels neu entfacht (Schick 1998 und Monheim 2008).

Die Beweggründe von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen können vielseitig sein. So kann die Erhöhung der Wohnqualität ein Ziel sein, aber auch die Verbesserung der Umstände für alle Verkehrsteilnehmer*innen, also die Erhöhung der Verkehrssicherheit und eine damit verbundene Senkung der Unfallrate. Auch eine Veränderung des Modal Split, wie eine Senkung des MIV und ein Anstieg des Fuß- und Radverkehrs, kann angestrebt werden. Ein weiteres Ziel

kann die Aufwertung des Standortes für Einzelhandel und Dienstleistungen sein. Dabei geht es meist nicht nur darum, punktuell, also für z.B. ein Geschäft, eine Verbesserung zu erwirken, sondern eine generelle Verbesserung der Gebiete zu schaffen. Weitere Ziele können die Schaffung und Erweiterung des öffentlichen Raums und von Grünflächen, die Verbesserung der Stadtökologie oder die Verhinderung von Durchgangsverkehr sein (Schick 1998).

Um eine Senkung des motorisierten Verkehrs, und damit eine Gebietsberuhigung zu fördern, können verschiedene Maßnahmen umgesetzt werden. Diese können z.B. in Maßnahmen, die den Verkehr regeln oder solche, die den Straßenraum baulich umgestalten, unterschieden werden. Zu den ersten Maßnahmen gehören z.B. Einschränkungen der Höchstgeschwindigkeiten, wie Tempo-30-Zonen, Vorfahrtsregelungen, die den Verkehr zu mehr Vorsicht verleiten, oder Fahrverbote für bestimmte Fahrzeugtypen bzw. Zufahrtsbeschränkungen für z.B. Anlieger*innen. Diese Maßnahmen sind schnell umsetzbar und die Kosten sind vergleichsweise gering. Allerdings sind regelmäßige Kontrollen notwendig, um die

gewünschte Wirkung zu erzielen. Zu den baulichen Maßnahmen gehören zum einen punktuell wirksame Maßnahmen wie Fahrbahnverengungen, Bodenschwellen, Verkehrsinseln oder Versätze in der Fahrbahn. Dabei handelt es sich um bauliche Eingriffe, die den Straßenraum verändern und die Verkehrsteilnehmer*innen dazu zwingen langsamer zu fahren. Zum anderen gehören zu den baulichen Maßnahmen, auch Eingriffe, die flächendeckend wirksam sind und z.B. die Fahrbahnbreite verringern oder den Fahrbahnbelag verändern. Bauliche Maßnahmen bedürfen einer längeren Umsetzung und sind meist deutlich kostenintensiver, sie wirken aber auch ohne regelmäßige Kontrollen. Bei den meisten Verkehrsberuhigungsprojekten werden bauliche und verkehrsregelnde Maßnahmen miteinander kombiniert. (Schick 1998).

Circa zwischen 1940 und 1990 haben sich z.B. auch in Hamburg die Nutzungsansprüche im Straßenraum einzelner Verkehrsteilnehmer*innen so stark voneinander entfernt, dass sich eine Unverträglichkeit der Ansprüche hervortat. Grund hierfür ist hauptsächlich die Entwicklung des motorisierten Kraftverkehrs und der damit verbundene Geschwindigkeitsanstieg im

2. Theorie

Stadtraum, sodass Verkehrsflächen ausschließlich durch diese Verkehrsteilnehmer*innen beansprucht wurden. Das führte dazu, dass er Platz für andere Teilnehmer*innen, wie die der Fußgänger*innen oder Radfahrer*innen immer mehr sank. Auch in Hamburg führte das dazu, dass historisch gewachsene Stadträume nicht mit dieser Veränderung umgehen konnten, und der nicht motorisierte Verkehr weichen musste. Mit der Zeit führte der Verlust von Flächen auch für andere Verkehrsteilnehmer*innen zu vermehrter Kritik und zu einem Umdenken. Zunehmend kam in der Bevölkerung der Wunsch auf, Straßen komplett für Kraftfahrzeuge zu sperren um Fußgänger*innenzonen zu schaffen aber auch Geschwindigkeiten zu drosseln und verkehrsberuhigte Bereiche anzulegen (Stabenow/Isterling 1989).

2.3 Shared Space

Shared Space, ein Raumgestaltungs-konzept, das maßgeblich durch Hans Monderman initiiert wurde, hat die Integration des Verkehrs in den öffentlichen Raum, ohne Verlust von Mobilität, Erreichbarkeit und Sicherheit zum Ziel (Hamilton-Baillie 2008-1). Die ersten Shared Spaces wurden in

den Niederlanden, dem Vereinigten Königreich und Dänemark geschaffen. Später folgte auch Deutschland mit einzelnen Projekten. Dabei ist der Gedanke des Shared Space an sich nicht neu, wenn man die Marktplätze der mediterranen Städte betrachtet, auf denen sich alle Verkehrsteilnehmer*innen gleichwertig bewegen.

Eine zunehmende Motorisierung führte dazu, dass immer größere Fahrbahnen gebaut wurden, um eine höhere Verkehrsgeschwindigkeit ermöglichen zu können. Der öffentliche Bereich ist generell in zwei Aufgaben unterteilt: Verkehr und soziale Interaktionen. Durch das große Verkehrsaufkommen rückt der zweite Aspekt jedoch immer weiter in den Hintergrund. Dies führte zu einer notwendigen Segregierung von Fahrzeugen und Fußverkehr, um die Sicherheit zu gewähren.

Das Konzept entstand, da Straßen mit zunehmendem Verkehr als Aufenthaltsort immer unattraktiver für die Nutzer*innen wurden und sie dort keine Zeit mehr verbrachten. Dies hatte auch Auswirkungen auf die mentale Gesundheit. Diese Annahme ist jedoch erst wenig erforscht. Bei großen Straßen und Kreuzungen kann es außerdem zu visuellen und akus-

tischen Verwirrungen kommen. (Hamilton-Baillie 2008-2). Das Konzept ist ein wichtiger Schritt, um die Möglichkeiten für Einzelne und Gruppen in der Öffentlichkeit zu erweitern und Raum zu gestalten: „diversity, distinctiveness, urban quality and civility“ (Hamilton-Baillie 2008-1). Zudem profitieren die Wirtschaft und die Gesundheit der Menschen durch eine gute Straßeninfrastruktur, da weniger Unfälle auftreten.

Der Raum hat ein klares, offenes Design mit sehr wenigen oder idealerweise gar keinen Verkehrszeichen. Fußgänger*innen können sich durch die Barrierefreiheit uneingeschränkt bewegen. Die offene Gestaltung bringt die Autos dazu ihre Geschwindigkeit zu verringern und aufmerksamer zu fahren. Im Einzelnen sind die Plätze durch die lokalen Gegebenheiten beeinflusst und immer individuell gestaltet. Dafür werden oft partizipative Prozesse hinzugezogen. Die Beteiligung der nutzenden Personen, den Anwohner*innen und den ansässigen Geschäftsleuten ist entscheidend für die Schaffung einer guten Raumqualität. (Methorst et al 2007)

Eine Realisierung von Shared Space empfiehlt sich jedoch nur in Gebieten ohne Fremd- bzw. Durchgangsver-

kehr. Es ist wichtig, dass die Verkehrsteilnehmer*innen eine direkte Verbindung zu den Gebieten haben. Es eignen sich zentrale Bereiche entlang alter Durchquerungen und Schlagadern ohne interkommunale Funktion. Zudem wird das Parken auf andere Bereiche ausgelagert, da parkende Autos die Sicht auf Fußgänger*innen verwehren und so die Sicherheit beeinträchtigen können (Methorst et al 2007). Aus diesem Grund empfiehlt sich auch kein Stadtmobiliar, da der Sicherheit der Fußgänger*innen sehr großes Gewicht innerhalb des Konzeptes zugewiesen wird (Kaparias et al 2015). Der Straßenraum soll außerdem durch eine Sicherheitszone für Fußgänger*innen ergänzt werden, in der diese vor anderen Verkehrsteilnehmer*innen geschützt sind (Methorst et al 2007).

2. Theorie

10 Punkte des Shared Space

1. Planungsphilosophie → Räume mit Menschen für Menschen
2. Aufenthaltsqualität stärken
3. Partizipation, die über Information hinausgeht (immer Beteiligung)
4. Raum für alle (Rücksichtnahme auf alle Gruppen und Bedürfnisse)
5. Mischungsprinzip (nicht zwangsläufig alle Verkehrsarten, Kanalisierung möglich)
6. Klare Regelung ohne Schilder (max. verkehrsberuhigter Bereich- Schild)
7. Leistungsfähige und sichere Verkehrsabwicklung als Voraussetzung
8. Sichtbeziehungen
9. Erfolgskontrolle (besonders bei mehr als 400 KFZ/h, da nach deutschem Regelwerk das Mischungsprinzip nur bei geringer Belastung angewandt werden sollte → Pilotprojekte)
10. übergeordnete Rolle der Verkehrssicherheit durch Aufmerksamkeit (Gerlach et al 2009)

Als Beispiele können „Woonerf“ in den Niederlanden und die „home zone“ in Großbritannien genannt werden. Diese beiden Shared Spaces wurden in Wohngebieten umgesetzt. Außerdem gibt es in Niederlanden einen Kreisverkehr, der vollkommen ohne jegliche Beschilderung auskommt. Nach der Umsetzung dieser Shared Spaces wurden neue qualitative Verhaltensanalysemethoden angewandt, um die Ergebnisse dieser Implementierungen zu ermitteln. Hierbei wurden Fokuse auf die Fahrzeug-Fuß-Interaktionsereignisse und die Tempo- und Richtungswechsel von Fahrzeugen und Fußgänger*innen gelegt. Die Er-

gebnisse waren eine niedrigere Fahrzeuggeschwindigkeit, ein häufiges Platzmachen der Fußgänger*innen für die Fahrzeuge und ein gesteigertes Vertrauen in die Fahrzeuge. Gerade ältere Verkehrsteilnehmer*innen empfinden jedoch auch Unsicherheit durch die Unklarheit, die hingegen auch die Aufmerksamkeit steigert (Kaparias et al 2015).

2.4 Begegnungszonen

Begegnungszonen sind im Gegensatz zum eher ideellen „Shared Space“ Konzept ein rechtlich verbindliches Instrument zur Einführung von stark verkehrsberuhigten Bereichen (Schwab 2008). Es handelt sich dabei um ein Schweizer Konzept, ursprünglich entlehnt aus der französischen Stadt Chambéry, welche schon in den 1980er Jahren die sog. „Aire piétonne“ eingeführt hatte. In Chambéry gab es erste Versuche zur Angleichung der Hierarchie zwischen Fußgänger*innen und PKW-Verkehr, analog zu Projekten in den Niederlanden, die dann in der Schweiz adaptiert worden sind und sich zu den heutigen Begegnungszonen formiert haben (Thomas 2008). Das in der Schweiz als Begegnungszonen bezeichnete Planungsinstrument wurde später auch von Österreich übernommen und ist dort seit 2013 auch Bestandteil des Spektrums an Planungsinstrumenten zur Verkehrsberuhigung (Nationalrat Österreich 2013). Rechtlich gibt es Begegnungszonen schon in ähnlicher Form in Deutschland, den sog. „Verkehrsberuhigten Bereich“ - auch „Spielstraßen“ (Zeichen 325.1 StVO) genannt und die „Mischverkehrsflächen“, die in der RAST 06 aufgestellt wurden,

allerdings auch mittlere Fahrzeugaufkommen gestatten und damit dem besonderen Schutzbedürfnis von Fußgängern und weitestgehend auch Radfahrer*innen nicht nachkommen können. Die seit 2002 in der Schweiz rechtlich manifestierte „Begegnungszone“ nach Artikel 22b der Signalisationsverordnung (Bundesrat Schweizerische Eidgenossenschaft 2017) erweitert den Begriff des „Verkehrsberuhigten Bereiches“ (Zeichen 325.1 StVO) und setzt den Fokus auf eine breite Implementation mit einer Höchstgeschwindigkeit von 20km/h. Demgegenüber steht das potenzielle Hemmnis, dass das Parken in „Verkehrsberuhigten Bereichen“ nach Zeichen 325.1 StVO weiterhin erlaubt ist und dazu keine genaueren Regelungen vorschreibt.

Diese fokussiert sich auf das Ermöglichen von Kinderspiel, enthält aber keine Regelungen über KFZ-Mengen-Höchstwerte. Es werden allerdings mit der Auflage „Schrittgeschwindigkeit“ sicherlich ambitionierte Ziele gesetzt, im Gegensatz zum schweizer Pendant, welches weiterhin Höchstgeschwindigkeiten von 20km/h ermöglicht. Begegnungszonen können die Brücke zwischen dem Zeichen 325.1 StVO

2. Theorie

(Verkehrsberuhigter Bereich - „Spielstraße“) und dem §45 1d StVO (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich, eine Variante der Tempo-30-Zone) schlagen: „Gerade in Bereichen mit vielfältigen Randnutzungen, intermodalen Verkehrsbeziehungen und einem hohen Überquerungsbedarf durch Fußgänger*innen ist der Umbau im Sinne einer Begegnungszone vorteilhaft. Der Ansatz korrespondiert auch mit dem barrierefreien Umbau öffentlicher Verkehrsanlagen“ (Topp 2010). Umfangreiche Empfehlungen zur „Humanisierung der Verkehrsflächen“ spricht der Fachverband Fußverkehr Deutschland (FUSS e.V) aus, der nationale Verkehrsverein, der neben ADAC und ADFC insbesondere für die Interessen der Fußgänger*innen eintritt. In der Ausgabe der haus-eigenen vierteljährlich erscheinenden Fachzeitschrift „Mobilogisch“ im Heft 2 des Jahres 2008 formuliert dieser bereits konkrete und umfangreiche Vorschläge, sowie Ziele, die zu einer Angleichung der Verkehrsteilnehmer*innen beitragen können. Einige der dort formulierten Vorschläge sollen nachfolgend dargelegt werden. Der FUSS e.V. spricht sich neben der Einführung einer innerörtlichen Regelhöchstgeschwindigkeit von 30km/h auch für verschiedene Än-

derungen am Zeichen 325 der StVO aus. Diese sehen die Ergänzung des Zeichens um die Modalitäten des Schweizer Vorbilds §22b SSV, die von Aufklärungskampagnen, Anliegerbeteiligung und besonders wohlwollender Sorgfalt bei Prüfung und Implementation dieser Regelungen durch die Straßenverkehrsbehörden vor. Es solle darauf geachtet werden, dass nicht vornehmlich Sackgassen in diese Regelung fallen, sondern explizit auch Durchgangsstraßen mit dem reformierten Zeichen 325.1 bzw. einer neu formulierten „Begegnungszone“ ausgestattet werden. Weiterhin solle das Verkehrszeichen 274.1 / 274.2 (Tempo-30-Zone) auch an Straßen mit überörtlich Bedeutung eingesetzt werden dürfen. Die genauen Forderungen können auf der Website des FUSS e.V. eingesehen werden (Schwab 2008).

2.5 Ecological Urbanism

Kontext

Das Superblock ist ein Teil des übergeordneten Konzeptes ecological urbanism, das innerhalb des CAT-MED (Change Mediterranean Metropolises Around Time) Projektes von BCNecologia unter der Leitung von Salvador Rueda entwickelt wurde. CAT-MED ist Teil des MED Programmes, eines eu-

ropäischen Kooperationsprojektes, in dem 13 mediterrane Länder mit Hinblick auf Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit, der Schaffung von Arbeitsplätzen und nachhaltiger Entwicklung in 104 Projekten zusammenarbeiten, finanziell unterstützt vom European Regional Development Fund (ERDF). Das Ziel des CAT-MED Projektes ist die Bekämpfung des Klimawandels mittels urbaner Strategien, wobei Städte als die zentralen Räume in diesem Prozess gesehen werden, sowohl in der Betrachtung der Verantwortung für Emissionen, aber auch in ihrem Potenzial für nachhaltige Lebensstile.

Zur Entwicklung von Konzepten wurde ein Indikatorenset für die Bewertung der Nachhaltigkeit urbaner Räume festgelegt, das den Anspruch hat, alle Aspekte der städtischen Entwicklung abzubilden. Neben der Betrachtung der Räume und ihrer Nutzungen, sind darin auch Verwaltung, Ressourcenverbrauch und -metabolismus, Mobilität und die daraus resultierenden sozialen und ökonomischen Folgen enthalten.

Insgesamt 11 Städte entwarfen im Rahmen dieses Prozesses einen „grünen Block“, darunter der Distrikt Bar-

celona für die Stadt Figueres. Verantwortlich dafür war die Urban Ecology Agency of Barcelona, BCNecologia, unter Leitung Salvador Ruedas. Als Ergebnis dieses Prozesses steht eine sehr detaillierte Analyse des Zustandes und der vorgeschlagenen Maßnahmen für die Planregion.

Theoretischer Hintergrund

Der ecological urbanism betrachtet die Stadt grundsätzlich als Ökosystem, als System, in dem Lebewesen ein zentrales Element bilden. Durch die komplexe Vernetzung der einzelnen Elemente des Systems erscheint eine holistische, alles-inkludierende Analyse und Intervention laut Rueda zwingend. Da kein Faktor als „außerhalb“ des Systems der Stadt verortet werden kann, müssen alle Aspekte betrachtet werden. So soll verhindert werden, dass über sekundäre Auswirkungen neue Dysfunktionen geschaffen werden. (Rueda 2014, S. 12)

Die Effizienz urbaner Systeme soll verbessert werden, indem der Energie- und Ressourcenkonsum reduziert wird, während die Zahl der städtischen Entitäten (Geschäfte, Infrastrukturen, etc.) sowie der Grad der urbanen Komplexität (die Diversität dieser Entitäten), erhalten oder erhöht

2. Theorie

werden soll. Der Grad urbaner Komplexität soll über die Maximierung der 'Habitabilität' positiv beeinflusst werden. Habitabilität wird hier als die Optimierung der Lebensbedingungen aller Organismen der Stadt (Menschen, Tiere und Pflanzen) und deren Möglichkeiten zur Interaktion gesehen. Öffentlicher Raum als Teil dieser Habitabilität wird hier, insbesondere im Hinblick auf den mediterranen Fokus, als entscheidender Faktor für die Differenzierung von „urbanisation“ verstanden, die auch ohne öffentlichen Raum existieren kann, gegenüber der Stadt, deren öffentlicher Raum als ihr qualifizierendes Merkmal gilt. Der öffentliche Raum bildet hier den Raum zur Interaktion, Kommunikation und wird als „everyone's house“, als Ausweitung des Raumes freier Nutzungsgestaltung, gesehen. Erst der nutzbare öffentliche Raum bietet die Möglichkeit für die qualitativen Interaktionen, die den 'Citizen' im Sinne des ecological urbanism ausmachen. Rueda betont, dass sein Verständnis des öffentlichen Raumes und dessen Nutzung auf der Tradition und Kultur der mediterranen Städte beruht. Explizit ist das Konzept auch auf diese Region zugeschnitten, was in der weiteren Betrachtung beachtet werden sollte.

Ist der öffentliche Raum von motorisiertem Transport dominiert, werden die Bürger*innen dadurch zu einer Mobilitätsform degradiert, dem/der 'Fußgänger*in'. Insbesondere im Rückblick auf prä-industrielle Nutzungen dieser Räume und den radikalen Veränderungen, die der Zugschnitt der Stadt auf die Automobilität mit sich brachte, erscheint Ruedas Unterscheidung hier nachvollziehbar. Der/die 'Bürger*in' ist in der Lage, alle Rechte wahrnehmen zu können, nicht nur das Recht auf Mobilität, wie es der/die 'Fußgänger*in' kann. Ein weiterer Faktor der Habitabilität wird in der Verfügbarkeit von öffentlichen Infrastrukturen in unmittelbarer, im städtischen Kontext also fußläufig erreichbarer, Nähe gesehen.

Analog zur Wohnung, in der Infrastrukturen wie Küche und Bad vorausgesetzt werden, um eine ausreichende Lebensqualität zu bieten, wird dieses Prinzip auf den öffentlichen Raum angewendet. Im Bezug auf Gebäude wird der Fokus auf die Reduzierung des Energieverbrauchs und Emission bei gleichzeitigem Erhalt des Komforts gelegt, sowie auf die Beachtung von Themen wie soziale- und Nutzungsmischung. Auch sozialer Zusammenhalt soll beachtet werden

und der zunehmenden räumlichen Trennung sozialer Gruppen und Milieus in Städten soll entgegengewirkt werden, indem Räume für Interaktion, Kommunikation und Organisation geschaffen werden. Durch die Integration aller städtischen Lebewesen in die systemische Betrachtung wird die Biodiversität durch die Schaffung neuer Grünräume in der Stadt als weiterer, zentraler Faktor der städtischen Habitabilität gesehen. Als Anspruch wird die Zugänglichkeit von verschiedenen großen Grünräumen in jeweils festgelegten Abständen formuliert, wobei in diesem Zusammenhang relevant ist, dass ein Zugang zu einem Grünraum von mindestens 500m² in maximal 200 m Entfernung zur Wohnung gefordert wird. Dabei ist zu beachten, dass unter diese Interpretation von Grünraum alle öffentlichen Plätze mit mehr als 50% permeabler Fläche fallen, mit Ausnahme von Verkehrsinseln. (Rueda 2014, S. 172)

Der ecological urbanism umfasst noch wesentlich weitergehende Betrachtungen zur Stadt, von Wasser-/Energie- und Infrastrukturmanagement über die gestalterischen und ökologischen Ansprüche an die Bebauung bis hin zu Recycling und Stoffkreisläufen. Da diese Arbeit sich

auf den Superblock als Instrument fokussiert und auch in Barcelona die weitergehenden Maßnahmen des ecological urbanism nicht im Zusammenhang mit dem Superblock thematisiert wurden, beschränkt sich die Erläuterung auf die bereits beschriebenen Themenfeld.

Abb.1 - S.30 Oben: Trotz Enge: Zugeparkte Straßen in La Barceloneta, Eigene Darstellung

Abb.2 - S.30 Unten: Parkende Autos in der Carrer de Pere IV, Eigene Darstellung

Abb.3 - S.31: Ähnlich in Hamburg, parkende Autos bei hoher Bebauungsdichte, Plankstraße, Eigene Darstellung

Abb.4 - S.32 Oben: Verkehrssituation am Rande des Superblock, El Poblenou, Eigene Darstellung

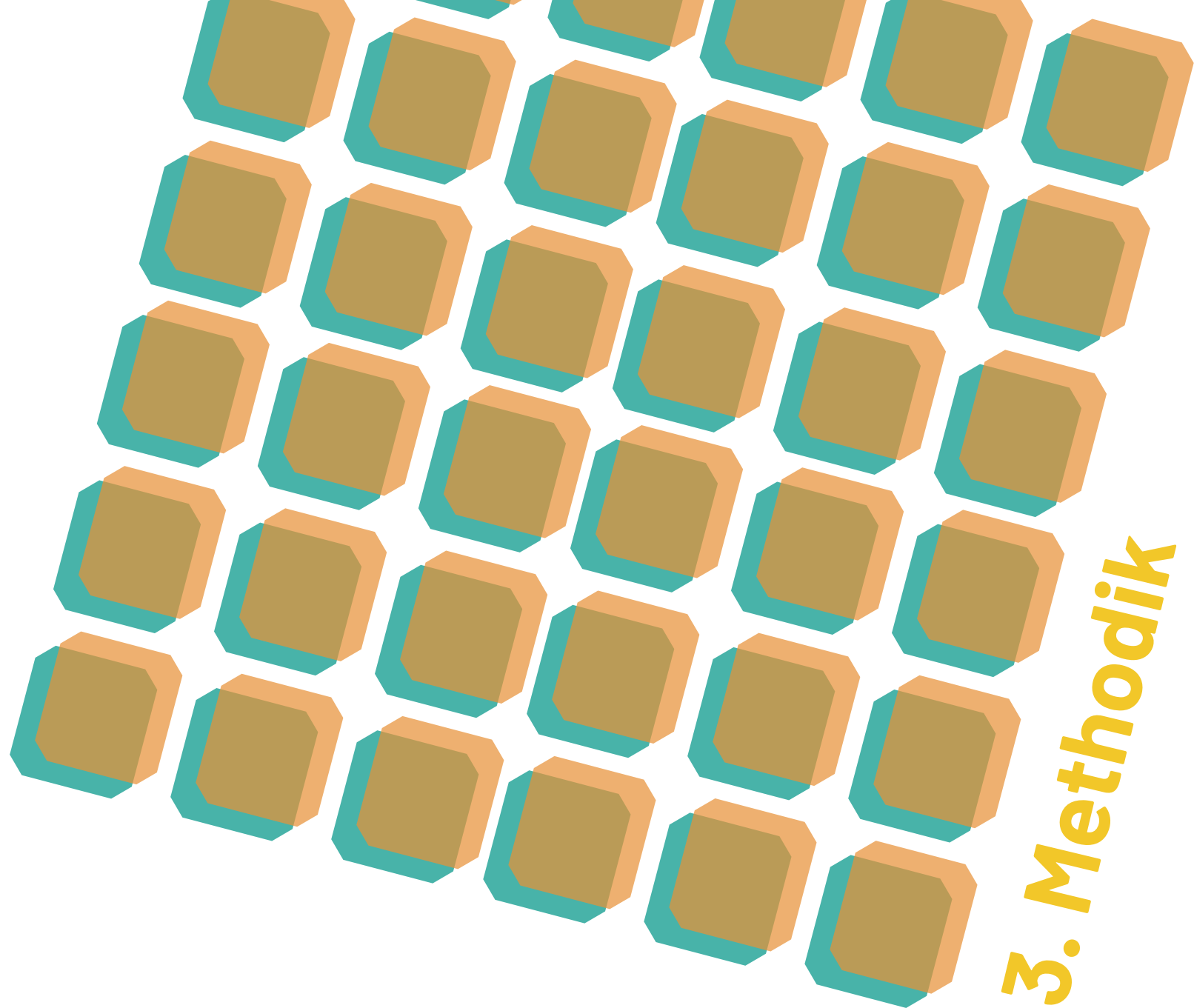
Abb.5 - S.32 Unten: Aufenthaltsqualitäten statt monomodaler Verkehrsfläche im Superblock Poblenou, Eigene Darstellung

Abb.6 - S.33 Oben: Begegnungszone im Superblock Poblenou, Eigene Darstellung

Abb.7 - S.33 Unten: Spielplatz und Cafe auf ehemaliger Kreuzung, Superblock Poblenou, Eigene Darstellung







„Methodik: griechisch ‚methodike (téchnē)‘ = Kunst des
planmäßigen Vorgehens“

(Duden)

3. Methodik

3.1 Literatur- und Desktoprecherche

Zuerst wurde eine Literatur- und Desktoprecherche durchgeführt, um die theoretischen Grundlagen zu schaffen und einen Zugang zum Thema und dem Forschungsgegenstand zu bekommen. Hierbei wurde grundlegende Literatur zum Thema „Verkehr“ und „Verkehrsberuhigung“ bearbeitet sowie neuere Ansätze wie „Shared Space“ und der „Ecological Urbanism“ nach Salvador Rueda. Zudem wurden Hintergrundinformationen zur Stadt Barcelona und den Superblocks recherchiert, um das nötige Wissen für den Verlauf der Forschung zu akquirieren. Für letzteres diente hauptsächlich die Internetrecherche, es konnte auf Daten der Open-Data Platform der Stadt Barcelona, sowie die reichhaltige Berichterstattung internationaler Medien spezifisch zum Superblock zurückgegriffen werden

3.2 Expert*inneninterviews

Planung der Interviews

Der Fokus der Expert*inneninterviews lag auf der Erhebung qualitativer Daten. Die Desktoprecherche erbrachte vorrangig quantitative Daten und keinen tiefen Einblick in die Prozessabläufe. Außerdem waren die Doku-

mentationen, beispielsweise die der Beteiligungsformate, zwar im Falle von Sant Antoni sehr ausführlich, jedoch nur von offizieller Seite und die Sicht der Anwohnenden wurde nicht vermittelt. Die Auswahl der Interviewpartner*innen ergab sich aus der Recherche zu den Superblocks und den betroffenen Nachbarschaften. Es wurden 11 Personen kontaktiert, darunter BCNecologia als maßgebende Mittersorganisation, Nachbarschaftsvereine, Teilnehmer*innen der Planung und Umsetzung etc. Durch viele verschiedene Sichtweisen sollte ein möglichst breit gefächertes Blick auf das Projekt ermöglicht werden. Insgesamt kamen in Barcelona sieben Interviews zustande.

In Bezug zur Übertragung auf Hamburg wurden alle verkehrspolitischen Sprecher*innen der, im Dezember 2019, in der Bürgerschaft vertretenen Parteien, kontaktiert: SPD, Grüne, CDU, FDP, Linke und AfD. Zusätzlich wurde beim Hamburger Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI), beim NABU und beim ADFC ein Interviewtermin angefragt. Diese Personen wurden ausgewählt, da sie verkehrspolitisch in Hamburg invol-

viert sind. In Hamburg wurden drei Interviews geführt.

Durchführung der Interviews

Die Interviews wurden von zwei bis drei Personen durchgeführt. In Barcelona erfolgten die Interviews in englischer Sprache. Hierbei lag eine Aufgabenteilung vor, sodass die Fragen vorrangig von einer Person gestellt wurden und die anderen Personen für die Tonaufnahme und die vollständige Abarbeitung der Interviewfragen verantwortlich waren. Die Dauer betrug zwischen 20 Minuten und 90 Minuten. Die Interviews wurden leitfadengestützt durchgeführt. Für die Interviewpartner*innen in Barcelona und in Hamburg wurden jeweils separate Leitfäden ausgearbeitet. In Hamburg wurden die Leitfäden zudem von Interview zu Interview leicht an die Interviewpartner*innen angepasst.

Der Interviewleitfaden für Barcelona (11.1) hatte vier Oberthemen: Planungsprozess, Akteur*inne, Verhältnis von Stadtentwicklung zu Nachhaltigkeit und Umsetzung. Zu diesen Oberthemen gab es jeweils spezifische Unterfragen. Das Oberthema „Planungsprozess“ hatte zum Ziel, die genauen Abläufe in der Planung der

Superblocks zu erfahren. Hierbei war insbesondere der Partizipationsprozess von besonderem Interesse, da dieser in der Desktoprecherche nur oberflächlich zu erkennen war. Das nächste Thema „Akteur*inne“ zielte auf eine genaue Erforschung der involvierten Akteur*inne und deren Einfluss ab. Außerdem wurde die Frage nach einem eventuellen Zusammenhang von finanziellem Aspekt und Einflussmöglichkeiten gestellt. „Verhältnis von Stadtentwicklung zu Nachhaltigkeit“ zielte auf eine Einordnung des Konzeptes in die gesamtstädtische Entwicklung und die Bedeutung der Superblocks in dieser Entwicklung ab. Das letzte Oberthema „Umsetzung“ befasste sich mit dem genauen Ablauf der Umsetzung der Superblocks und der Akzeptanz beziehungsweise der Ablehnung der neuen Situation durch die Betroffenen.

Der Interviewleitfaden für Hamburg (11.1) hatte übergeordnet drei Oberthemen: Verkehrsberuhigung allgemein, das Konzept der Superblocks und die mögliche Umsetzung in Hamburg. Das Oberthema „Verkehrsberuhigung allgemein“ behandelte die aktuelle Situation in Hamburg bezüglich verkehrsberuhigender Maßnahmen.

3. Methodik

Hierbei wurde auch die Sichtweise auf aktuelle Projekte, wie beispielsweise „Ottensen macht Platz“ erfragt. „Konzept Superblocks“ wollte eine fachliche Perspektive zum Konzept der Superblocks in Erfahrung bringen. Dies war jedoch nur möglich, wenn das Konzept den Interviewpartner*innen bereits bekannt war. Auf Grundlage dessen zielte die „Umsetzung“ auf einen möglichen Superblock in Hamburg ab. Hier waren die erforderlichen Voraussetzungen und eventuellen Hürden interessant. Auch wurde auf spontan im Interview neu auftretende, oder als besonders emotional oder relevant erscheinenden Themen vertieft nachgefragt. Die semistrukturierte Herangehensweise in den Interviews erlaubt hier das Eingehen auf neue Aspekte und ist nicht zwingend an die Struktur des Leitfadens gebunden.

3.3 Raumb Beobachtung

Die Methode der Raumb Beobachtung wurde gewählt, um das Phänomen der Interaktion von Bewohner*innen und Besucher*innen mit dem öffentlichen Raum innerhalb der Superblocks zu erforschen. Hierzu gibt es noch keine Forschungsarbeiten und somit ist die Methode der Beobach-

tung ein wichtiger Baustein in der Generierung von neuem Wissen in Bezug auf das Erkenntnisinteresse. Zu beachten ist, dass die Aussagekraft der Daten in Bezug auf Überprüfbarkeit, Vergleichbarkeit und Wiederholbarkeit nur begrenzt ist. Allerdings war es uns so möglich, einen für uns wichtigen Eindruck über die Situation im Quartier während eines begrenzten Zeitraums zu gewinnen. Begonnen wurde mit der Erstellung eines Beobachtungsplans. Zuerst wurde sich mit der Festlegung des Untersuchungsziels und dem damit verbundenen Verwendungszweck für den Forschungsprozess beschäftigt. Ziel der Beobachtung ist es gewesen, herauszufinden, wie die Menschen mit neuen Stadtraum interagieren und herauszufinden, in welchem Ausmaß Interventionen angenommen und akzeptiert werden. Zugleich war es wichtig, Konfliktsituationen zu lokalisieren, welche möglicherweise durch die Einführung des Superblockkonzepts geschaffen wurden. Um eine möglichst unvoreingenommene Beobachtungssituation zu schaffen, wurde eine unstrukturierte und offene Beobachtung durchgeführt. Diese sind insbesondere zur Protokollierung sozialer Situationen und Interaktionen geeignet. Das Beobachtungsprotokoll

ist in die Spalten Zeitraum, Ort, Wetter, Beobachtungen und Notizen/Anmerkungen unterteilt. Die ersten drei Spalten dienen dazu, zu protokollieren wann und unter welchen Umständen etwas passiert ist. Unter Beobachtung wurden die Beobachtungen ohne Interpretationen o.Ä. festgehalten. Für weitergehende Notizen und Anmerkungen wie Gedankengänge, Gefühle oder Irritationen ist die letzte Spalte vorgesehen. Ergänzend zu dem Beobachtungsprotokoll wurden Foto- und Filmaufnahmen zur Dokumentation angefertigt.

In der Forschungsarbeit wurde sich dafür entschieden, die Beobachtung verdeckt durchzuführen. Bei verdeckten Beobachtungen werden die Beobachtenden nicht von den Beobachteten wahrgenommen und somit ein reaktives Verhalten der Beobachteten ausgeschlossen (vgl. Beer 2008).

Poblenou

In Poblenou wurden Beobachtungen durch die Verkehrszähler*innen zwischen 06:00 und 19:00 Uhr protokolliert. Zusätzlich sind zwei Personen unabhängig voneinander während der Verkehrszählung durch den Superblock gestrifen. Dies hat es er-

möglicht eine Kreuzungssituation detailliert beobachten zu können und gleichzeitig die Situation im Quartier zu erfassen.

Sant Antoni

In Sant Antoni wurde am 26.11.2019 zwischen 15:00 und 19:00 Uhr durch vier Personen unabhängig voneinander beobachtet.

3.4 Ortsbegehungen

Für ein besseres Begreifen der örtlichen Umstände wurden sowohl in den Superblocks von Barcelona, als auch in Hoheluft-Ost Ortsbegehungen durchgeführt. In Barcelona lag der Fokus darauf, Eindrücke der Orte zu sammeln und die Gestaltung sowie Auffälligkeiten fotografisch zu dokumentieren. Außerdem war die Gestaltung und Aufteilung des Raumes interessant für eine mögliche Übertragung auf Hamburg. Nach der Auswahl des Entwurfsgebiets in Hamburg, Hoheluft-Ost, wurde dort ebenfalls eine Ortsbegehung durchgeführt. Diese erfolgte mit Hilfe von Kartenmaterial, auf dem potenzielle Interventionen verzeichnet werden konnten. Zusätzlich wurden die vorhandenen Freizeitflächen erfasst und hinsichtlich einer Verbesserung un-

3. Methodik

tersucht. Der Verkehr unterlag ebenfalls einer genaueren Betrachtung, um Potenziale in der Veränderung der Verkehrsführung und bezüglich Eingriffen in die Flächen des ruhenden Verkehrs zu erkennen und zu verzeichnen. Diese Ortsbegehungen dienten, neben den Ergebnissen der Interviews, Raubeobachtungen und der Verkehrszählung, zur Erstellung des Stegreifentwurfes. Die örtlichen Begebenheiten waren maßgeblich für die Interventionen, da diese an vorhandene Einrichtungen wie Spielplätze, Gastronomie oder Vegetationsbestand angepasst wurden. Auch wahrscheinliche Lieferbedarfe wurden beachtet und in den Stegreifentwurf integriert.

3.5 Verkehrszählungen

Durchführung

Um theoretische Annahmen auch mit einigen selbst erhobenen Daten unterfüttern zu können, wurden analoge Verkehrszählungen durchgeführt. Ziel sollte es sein, einen aktuellen und unabhängigen Datensatz zu generieren, der einen ungefähren Einblick in das tägliche Verkehrsaufkommen eines Superblocks in Barcelona ermöglicht, sodass mögliche Hypothesen und Aussagen aus den Interviews

und der Literatur eingeordnet werden können, ohne dabei Anspruch auf abschließende Richtigkeit der Daten zu erheben. Die wesentliche Verkehrszählung fand in Barcelona über einen Tag hinweg in einem der beiden Untersuchungsgebiete, dem Superblock in Poblenou, statt und sollte das Erstellen von Tagesganglinien ermöglichen. Die Verkehrszählung fand über einen Werktag hinweg in einem Zeitraum von 6:00 Uhr morgens bis 19:00 Uhr abends statt. Das Zählverfahren wurde an das Zählverfahren im Rahmen der Evaluationsprozesses des Verkehrsberuhigungsprojektes „Ottensen macht Platz“ der TUHH unter Leitung von Dr. Philine Gaffron angelehnt. Gezählt wurde im gesamten Zeitraum an einer der vier inneren Kreuzungen des Superblocks, an vier Querschnitten (abgekürzt QS, vgl. Abb. 8), auf die vier Richtungen der sich kreuzenden Straßen verteilt. Optimalerweise wäre eine vorangegangene Verkehrszählung an selber Stelle vor der Implementation des Superblocks erfolgt, um eine direkte Vergleichbarkeit der Gegebenheiten zu ermöglichen. Dieser Superblock wurde allerdings schon vor unserem Projektzeitraum fertiggestellt, sodass dies nicht möglich war. Unterbrechungen gab es dabei keine nen-

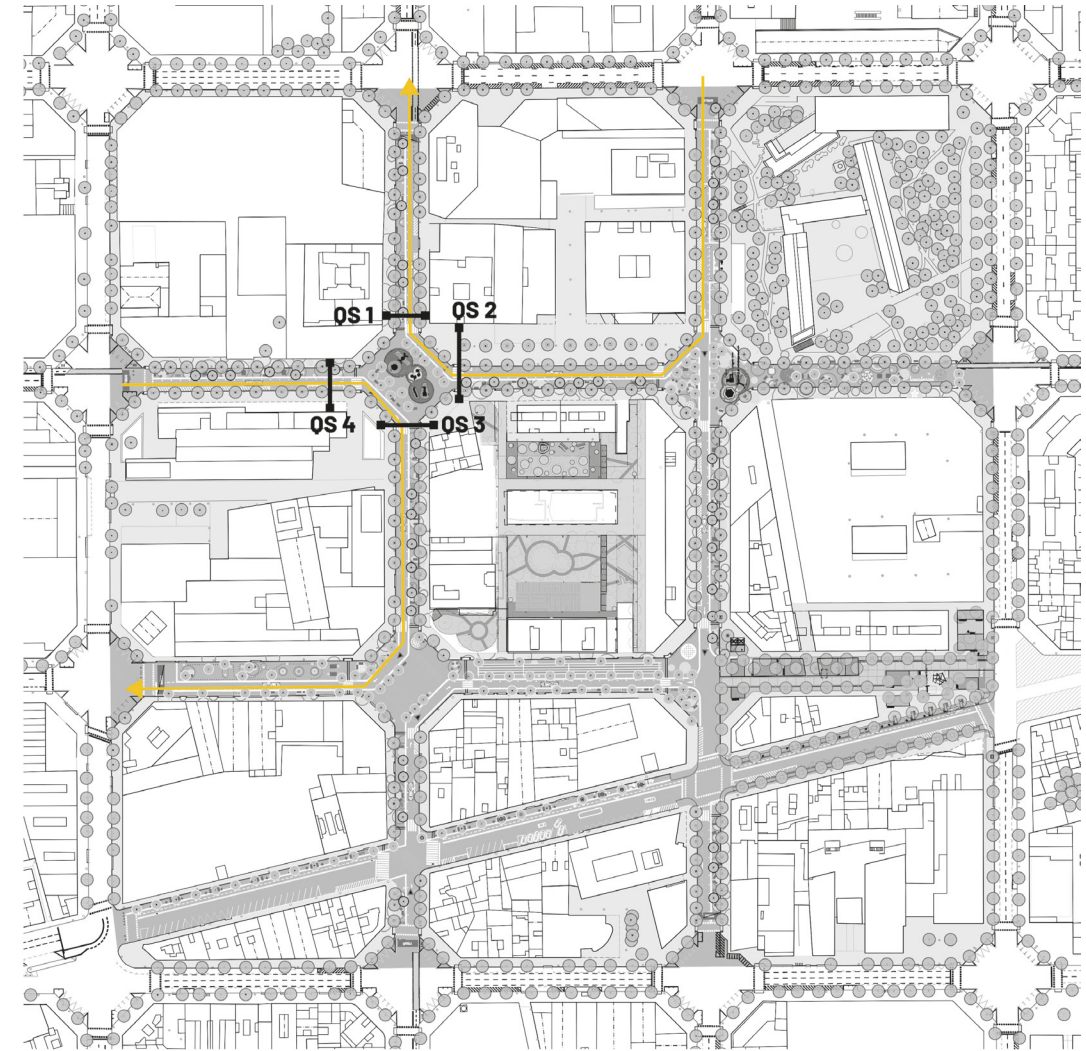


Abb.8 - Verortung der Verkehrszählung im Superblock von Poblenou, Eigene Darstellung auf Grundlage von Centre de Cultura Contemporània de Barcelona (o.J.)

nenswerten, es wurde schichtweise gezählt. Das Zählverfahren war an allen Querschnitten einheitlich, da an jedem der vier Standorte dieselben verkehrstechnischen Bedingungen vorherrschten. Erfasst wurden dabei Einzelbewegungen sämtlicher Ver-

kehrsteilnehmer*innen, bzw. Mobilität ausübender Personen. Diese wurden nach Art der Fortbewegung/Fortbewegungsmittel kategorisiert und nach Bewegungsrichtung in Bezug auf den jeweiligen Querschnitt. Auffälligkeiten und offensichtliche Verstöße wurden

3. Methodik

dabei ebenfalls notiert. Die Bewegungen der Verkehrsteilnehmer*innen wurden dabei in folgende Kategorien eingeteilt: Fußgänger*innen, Fahrradfahrer*innen, PKW-Fahrer*innen, Motorrad/Motorroller-Fahrer*innen, LKW-Fahrer*innen, sowie Sonstige, wobei E-Scooter den allergrößten Teil letzterer ausmachen.

Bis auf Fuß- und Fahrradbewegungen wurden alle Bewegungen nur in eine Richtung erfasst, d.h. die Richtung, welche die Straßenführung am jeweiligen Querschnitt vorsah (vgl. Abb. 8), Verstöße wurden allerdings auch aufgenommen. Fuß- und Fahrradbewegungen wurden in beide Richtungen erfasst, d.h. „rein“ in Richtung des zentralen Spielplatzes in der Mitte der Kreuzung und „raus“ in die entgegengesetzte Richtung. Gezählt wurde in 15-minütigen Intervallen, am Ende jedes Intervalls wurde die entsprechende Anzahl der erfolgten Bewegungen nach Verkehrsart auf einem vorgefertigten analogen Zählungsprotokoll (vgl. Anlage 11.1) festgehalten. Zum Notieren und Zählen der Einzelbewegungen wurde eine App verwendet. Der Standorte der Querschnitte wurden im Tagesverlauf nicht verändert.

Auswertung

Zur Auswertung wurden die Daten in Tabellenform digitalisiert. Anschließend wurden die Bewegungen der einzelnen 15-Minuten-Intervalle des jeweiligen Querschnitts aufsummiert, genauso wie die Gesamtsumme aller Bewegungen nach Fortbewegungsart und insgesamt. Dies geschah für alle vier Querschnitte. Weiterhin wurde der prozentuale Anteil der Bewegung des jeweiligen Intervalls an der Gesamtzahl der Bewegungen nach Fortbewegungsart ermittelt. Daraufhin wurden alle absoluten Bewegungen einer Fortbewegungsart der vier Querschnitte zusammengetragen und addiert. Danach wurden die prozentualen Anteile, nach Intervall und Querschnitt, durch die Summe der Bewegungen nach Querschnitt der jeweiligen Fortbewegungsart ermittelt.

Aus der Summe aller Einzelbewegungen der vier Querschnitte im jeweiligen Intervall nach Fortbewegungsart und der Summe aller Einzelbewegungen einer Fortbewegungsart, ließen sich dann die aufsummierten, prozentualen Anteile jedes Intervalls an den gesamten Einzelbewegungen einer Fortbewegungsart errechnen, die als grundlegende Datenpunkte

für die Tagesganglinie dienen. Aus diesen Datenpunkten wurden dann für jede Fortbewegungsart (bei Fuß- und Radverkehr auch nach Richtung getrennt) eine Tagesganglinie erstellt, sowie eine Grafik für die Verteilung der absoluten Bewegungen. Weiterhin wurden alle Tagesganglinien für die jeweiligen Querschnitte spezifisch in eine Grafik übertragen, jeweils einmal mit und einmal ohne die LKW-Anteile, da diese durch sehr geringe absolute Zahlen für entsprechend ungenaue „Ausreißer“ bei den prozentualen Tagesganglinien in den Grafiken gesorgt haben und so eine bessere Lesbarkeit gewährleistet werden kann.

Abschließend wurde noch eine Tagesganglinie für alle Querschnitte und alle Fortbewegungsarten erstellt, sowie ihr absolutes Pendant. Insgesamt ergaben sich aus der Verkehrszählung nach diesem Verfahren also 26 Grafiken mit Tagesganglinien, 8 für die Querschnitte, 16 für die Tagesganglinien nach Fortbewegungsart und 2 zusammenfassende. Aus den Summen aller Bewegungen nach Fortbewegungsart wurden anschließend noch verschiedene Grafiken zur Visualisierung des Modal Splits generiert. Eine Übersicht aller Datenblätter

und Visualisierungen findet sich im Anhang bei den Anlagen unter 11.1.

3.6 Auswertungsverfahren

Barcelona

Nach den Interviews wurden anhand der Tonaufnahme zunächst Transkripte angefertigt. Anschließend wurden die Aussagen der Interviewpartner*innen entlang eines Frameworks codiert, welches anhand des Interviewleitfadens entwickelt wurde. Hierbei gab es die folgenden Oberkategorien: Konzept, Partizipation, Gesundheit, Verkehr, Öffentlicher Raum/Intervention, Auswirkungen, Übertragbarkeit und Sonstiges. Zu den Oberkategorien gab es jeweils Unterkategorien. Die Codes wurden so angelegt, dass auch eine mehrfache Codierung einer Aussage möglich ist. Dies ist beabsichtigt, damit jede Aussage komplett ausgewertet werden kann und kein Aspekt unbeachtet bleibt. Die Kategorie „Konzept“ umfasst alle Aussagen, die das Konzept als Ganzes betreffen. Hierunter fällt auch eine Bewertung aus Sicht der jeweiligen Position auf das Konzept. Auch zählen zu dieser Kategorie alle Aspekte der Planung und Umsetzung, wie beispielsweise die Finanzierung, Governance oder die

3. Methodik

	BCNecologia	Carlos Dominguez Puig - VAIC	Neighborhood Association Poblenou
Öffentlicher Raum/Interventionen	Vielfältigste Nutzen eröffnen sich wieder im Superblock: Straßenkino, Yogakurs, Versammlungen	zu wenig öffentlicher Raum, auch Hinterhöfe (sollen zugänglich werden) bringen wenig.	Tische und Bänke während der Arbeitszeiten für Mittagspausen oder Meetings im freien stark frequentiert, in den Abendstunden viele Jugendliche und Anwohner
Nutzung	Nutzung der Innenhöfe muss auch überarbeitet werden, viele sind derzeit noch mit Parkplätzen überhäuft. Ursprünglich seien im Cerda Plan Grünflächen auf den Dach- und in den Innenhöfen Diskussionen, Nachbarschaft, Sozialisieren, Musizieren, Sportgeräte, Bewegungsparkoure	Plätze in BCN sind Räume die nicht von Autos eingenommen wurden	
Problemstellung	Sehr geringer Grünflächenanteil pro Einwohner im moment, auch wenn von Cerda eigentlich anders Sehr geringer Fahrradfahreranteil. Radwegenetz wird dennoch ausgebaut	Wenig Plätze, diese sind dann entweder an Grid-Grenze oder auf Kreiseln -> Schlechte Qualität der Plätze weiteres Ziel = Durchgangsverkehr vermeiden	Zu Beginn keine bauliche Änderung, keine Gestaltung des öffentlichen Raumes Vandalismus an den temprären Interventionen der Studierenden Kein Geld für strukturelle Änderungen schnelle autos vs. spielplätze an der Strasse
Maßnahmen	Ziel ist es, durch verschiedene Interventionen die geringen 2% Grünflächenanteile ausbauen Mehr Biodiversität wird durch das Bereitstellen von mehr Grünfläche erwartet-Eintritt unklar	zweiter Fehler in Poblenou: neue Art von Urbanisierung = taktisch ohne viel Geld auszugeben, nicht normal für Barcelona, Nachbarn haben nicht verstanden Wie entschieden wird welcher Straßentyp vorherrscht und wie darauf hin gehandelt wird. (schwer nachvollziehbar ohne Folien von ihm)	Studentische Projekte im Superblock, Frühphase des Projektes Gmüse Gärten und Trimm-dich-Pfad, sowie öffentliche Toilette sind im mittleren Block geplant

Tab.2 - Ausschnitt des Frameworks zur Auswertung der Expert*inneninterviews

Umsetzungsphasen. Unter der Kategorie „Partizipation“ wurde die Taktik, die verschiedenen Formate und Kritik zusammengefasst. Außerdem wurde festgehalten, ob Ideen oder Anregungen aus den Partizipationsformaten umgesetzt wurden. Zu „Gesundheit“ zählen sämtliche Aspekte, welche die Gesundheit sowohl innerhalb als auch außerhalb des Superblocks beeinflussen, sei es durch die Veränderung äußerer Einflüsse, wie Lärm oder Schadstoffe, oder die strukturelle Veränderung der Verkehrsinfrastruktur. Diese kann eine Verhaltensänderung der Nutzer*innen hinsichtlich der physischen Aktivität mit sich

bringen. Die Kategorie „Verkehr“ geht auf die verkehrsplanerischen Veränderungen innerhalb des Superblocks ein. Dazu zählt auch der Modal Split, sowie die Veränderungen der Verkehrsflächen innerhalb des Blocks und erwartete Auswirkungen dieser auf das Verhalten der Nutzer*innen. „Öffentlicher Raum/Interventionen“ umfasst die konkreten Maßnahmen, die auf den neu geschaffenen Flächen umgesetzt wurden. Außerdem zählt dazu, ob diese Interventionen genutzt werden und von welchen Gruppen, sowie mögliche Probleme der Interventionen durch ungünstige Platzierung, fehlende Akzeptanz oder

fehlendes Bedürfnis. Der Punkt „Auswirkungen“ bezieht sich auf jegliche Auswirkungen innerhalb und außerhalb des Superblocks, ausgenommen der gesundheitlichen Aspekte, die sich unter der Kategorie „Gesundheit“ einordnen lassen. Als besonderer Unterpunkt wird hier das Gewerbe aufgeführt, um die wirtschaftlichen Auswirkungen erkennen zu können.

Die Kategorie „Übertragbarkeit“ war eine der interessantesten Aspekte im Hinblick auf die Forschungsfrage. Hier wurden konkrete lokale Anforderungen an den städtischen Raum und dessen Struktur aufgeführt. Sonstige wichtige Aussagen wurden unter dem Punkt „Sonstiges“ zusammengetragen. Die Aussagen der sieben Interviews wurden nebeneinander in eine Tabelle eingetragen, um einen Überblick zu bekommen. Anschließend wurden die mehrfach oder in ähnlicher Weise genannten Aspekte zusammengefasst. Aus diesen Zusammenfassungen und den einzeln genannten Aspekten wurden die Hauptaussagen formuliert. Hierbei wurde auch der Hintergrund der Interviewpartner*innen beachtet und ihre Aussage daraufhin kritisch hinterfragt.

Die Hauptaussagen wurden anschließend zur Erarbeitung des Maßnahmenkatalogs und der konkreten Maßnahmen im ausgewählten Gebiet herangezogen.

Hamburg

Bei den Interviews in Hamburg wurde nach dem gleichen Prinzip vorgegangen wie in Barcelona. Zunächst erfolgte eine Transkription und anschließend eine Codierung der Aussagen anhand eines Frameworks. Dieses unterscheidet sich von dem für Barcelona angewandten Framework in der Hinsicht, dass der Fokus der Interviews in Hamburg auf den aktuellen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen lag und nicht auf dem Konzept und der Umsetzung der Superblocks. Es lassen sich natürlich auch Überschneidungen, beispielsweise bei dem Aspekt „Gesundheit“ oder „Verkehr“ finden.

Die Oberkategorien im Hamburger Kontext waren: Probleme in Hamburg, Forderungen und Maßnahmen, Gesundheit, Öffentlicher Raum, Verkehr, Partizipation, Finanzen und Superblocks. Die Oberkategorie „Probleme in Hamburg“ meint hauptsächlich die Probleme der Verkehrsführung in Hamburg und die politischen und

3. Methodik

finanziellen Hürden möglicher Verkehrskonzepte. Auch das Bewusstsein bezüglich Verkehrsberuhigung wurde aufgenommen sowie die mediale Darstellung. Unter „Forderungen und Maßnahmen“ sind Interessenkonflikte und gegensätzliche Forderungen aufgeführt. Auch werden die politischen Forderungen und Maßnahmen hier aufgeführt, sowie diverse Gremien und die rechtlichen Mechanismen bei der Umsetzung von verkehrsberuhigenden Maßnahmen.

Die Kategorie „Gesundheit“ umfasst, ähnlich dem Framework zu Barcelona, die Auswirkungen auf das gesundheitliche Befinden der Betroffenen.

Zu „Öffentlicher Raum“ zählt die aktuelle Situation von öffentlichem Raum und Grünflächen in Hamburg. Darüber hinaus werden Potenziale aufgezeigt, den öffentlichen Raum mit mehr Aufenthaltsqualität auszustatten oder mehr Grünflächen zu schaffen.

Die Kategorie „Verkehr“ gleicht ebenfalls in weiten Teilen den Aspekten des Frameworks zu Barcelona. Es wird die Verkehrsführung der verschiedenen Verkehrsmittel betrachtet, der Modal Split und die verschiedenen Nutzungsanteile der Verkehrsfläche, also ruhender Verkehr, Rad- und Fuß-

wege. Zu „Partizipation“ und „Finanzen“ gab es keine weiteren Unterkategorien. Diese Oberkategorien fassen alle Aussagen zu den beiden Themen zusammen. Zu der Oberkategorie „Superblock“ lässt sich eine persönliche Meinung eintragen und die mögliche Umsetzung in Hamburg, wo wieder der direkte Bezug zur Forschungsfrage gegeben ist. Auch hier wurden die Aussagen nach den Kategorien nebeneinander in eine Tabelle eingetragen und anschließend eine Zusammenfassung erstellt, woraus wiederum Hauptaussagen formuliert wurden.

Verkehrszählung

Die Verkehrszählung wurde mit Hilfe einer Excel-Tabelle ausgewertet. Hier wurden die Daten der vier Kreuzungsquerschnitte jeweils chronologisch nach Uhrzeiten eingetragen. Anschließend wurden daraus Tagesganglinien generiert, sowohl für die einzelnen Verkehrsteilnehmer*innen, als auch für alle zusammen. Außerdem wurde eine Tagesganglinie für alle Querschnitte zusammen generiert.

Die Tagesganglinien wurden daraufhin auf die Häufigkeit und Verteilung der Verkehrsteilnehmer*innen hin

analysiert und besondere Vorkommnisse festgehalten. So entstanden einzelne Muster für Fuß (rein und raus), Fahrrad (rein und raus), PKW, Motorrad, LKW und Sonstige.

Raumbeobachtungen

Die Raumbeobachtungen wurden mit Hilfe der Beobachtungsbögen qualitativ ausgewertet. Die Durchführung der Raumbeobachtungen erfolgte im Superblock in Poblenu parallel zu den Verkehrszählungen, was eine Auswertung im Kontext mit den Tagesganglinien erlaubt. In Sant Antoni wurde für einen Zeitraum von vier Stunden eine Raumbeobachtung durchgeführt. Die Beobachtungen wurden chronologisch nach Uhrzeit in Tabellen notiert. Nach Abschluss der Beobachtungen wurden diese in einer Tabelle zusammengetragen, getrennt nach den jeweiligen Superblocks. Dieses Vorgehen erleichterte die anschließende Auswertung, bei der die Tabellen chronologisch abgearbeitet werden konnten. Im Fall von Poblenu konnte die Tagesganglinie direkt mit den Beobachtungen in Verbindung gebracht werden, da diese im gleichen Zeitraum stattfand. Mehrmals vorkommende Beobachtungen bekamen tendenziell ein größeres Augenmerk, wenn sie zu mehreren

Zeiten an mehreren Orten getätigt wurden. Jedoch wurde keine Beobachtung unbeachtet gelassen, da die Anzahl der Beobachtungen begrenzt blieb.

Abschließend wurde eine Auswertung aller Methoden im Kontext vorgenommen, um mögliche Wechselwirkungen feststellen zu können und eventuell Aussagen auch verifizieren zu können oder zu hinterfragen. Die Ergebnisse wurden teils auch als Diskussionsbasis in den Interviews genutzt und konnten dadurch in den Erfahrungskontext der lokalen Expert*innen gesetzt werden.

3. Methodik

3.7 Projektwochenablauf

Der Zeitraum der Projektwoche vom 22. November 2019 bis zum 29. November 2019 wurde für eine Exkursion nach Barcelona genutzt. Das Ziel war es einen persönlichen Eindruck von den Superblocks vor Ort zu bekommen, mit wichtigen Akteur*innen zu sprechen, die von Hamburg aus nur schlecht zu erreichen sind, sowie Raumbesichtigungen und eine Verkehrszählung durchzuführen.

22.11.2019

Dieser Tag beinhaltete die Anreise und erste Orientierung vor Ort.



Abb.9 - Blick über Barcelona entlang der Carrer de la Marina, Eigene Aufnahme



Abb.10 - Blick aus dem Apartment, Eigene Aufnahme

Abb.11 - Straßenpromenade an der Carrer de la Marina, Eigene Aufnahme



23.11.2019

Am ersten vollständigen Tag der Exkursion wurden die ersten Eindrücke der Stadt gesammelt und ein Verständnis für die Stadtstruktur erworben. Dazu diente ein Spaziergang durch diverse Straßen der Viertel „Eixample“ und „Barceloneta“, die beide durch das Rastermuster geprägt sind, am Strand entlang und durch den Stadtpark Barcelonas



Abb.12 - Strand Somorrostro in Barcelona, Eigene Aufnahme



Abb.13 - S.52 Oben: Straße in La Barceloneta, Eigene Aufnahme

Abb.14 - S.52 Unten: Font de la Cascada im Parc de la Ciutadella, Eigene Aufnahme

24.11.2019

Am zweiten Tag wurde die Gruppe in drei Kleingruppen eingeteilt. Eine Person beschäftigte sich mit der räumlichen Analyse des Superblocks in Poblenou, bezüglich der Dichte, Grünflächen und der Umgebung. Die zweite Kleingruppe, bestehend aus drei Personen, führte um 12 Uhr das erste Interview mit der Nachbarschaftsvereinigung in Poblenou „Collectiu Superilla Poblenou“. Es fand vor Ort im Superblock in einem Café an einer der beruhigten Kreuzungen statt. Die dritte Kleingruppe bewegte sich durch den Superblock in Poblenou und sammelte erste Eindrücke vor Ort und inspizierte die Kreuzung, an der die Verkehrszählung am kommenden Tag stattfinden sollte.

Abb.15 - Verkehrszählung Poblenou: Querschnitt 3, Eigene Aufnahme



Abb.16 - Verkehrszählung Poblenou: Querschnitt 2, Eigene Aufnahme

25.11.2019

Dieser Tag war der Verkehrszählung und der Raumbewachung in Poblenou gewidmet. Hierbei waren jeweils vier Personen zur Verkehrszählung an den vier Kreuzungsquerschnitten positioniert und zwei Personen bewegten sich zur Raumbewachung durch den Superblock. Die Zählung, beziehungsweise Beobachtung dauerte von 6:00 bis 19:00. Hierbei wurde nach etwa vier Stunden getauscht, sodass niemand die komplette Zeit mit Verkehrszählung verbrachte, sondern etwas Abwechslung vorhanden war. Um 20 Uhr gab es einen Interviewtermin mit drei Mitglieder*innen der Nachbarschaftsvereinigung von Sant Antoni, darunter der Präsident der Vereinigung. Das Interview wurde dementlich zu dem Vortrag von drei Personen durchgeführt.

Abb.17 - „Structural Urbanism“ in der Carrer dels Almogàvers, Eigene Aufnahme

Abb.18 - Spielplatz auf ehemaliger Kreuzungsfläche der Carrer de Roc Boronat / Carrer de Sancho de Àvila in Poblenou, Eigene Aufnahme

26.11.2019

Am Dienstag standen vormittags zwei Interviewtermine an, die jeweils in Gruppen von drei Personen wahrgenommen wurden. Der erste fand um 9:30 Uhr im „Bici Hub“ statt, der zweite um 11:00 Uhr bei „BCNecologia“. Nach den Interviews sammelten wir in einer Begehung und anschließender Raumbesichtigung des Superblocks Sant Antoni erste Eindrücke über das Quartier.

Abb.19 - Eingangssituation in den Superblock von Sant Antoni: Eigene Aufnahme





Abb.20 - S.58: Sant Antoni: Straßenabschnitt im Superblock, Eigene Aufnahme

Abb.21 - S.59: Ausgangssituation aus dem Superblock von Sant Antoni, Eigene Aufnahme

Abb.22 - Sant Antoni: Zentraler Platz des Superblocks, Eigene Aufnahme



27.11.2019

An diesem Tag standen drei Interviews auf der Agenda. Diese wurden jeweils zu zweit durchgeführt. Das erste fand um 11:00 Uhr bei „ISGlobal“, einem gesundheitlichen Forschungsinstitut statt. Um 13:00 Uhr wurde als zweiter Termin ein Gespräch mit einer Anwohner*in aus Poblenou geführt. Das dritte Interview fand um 15:00 Uhr bei „VAIC Mobility“ statt, die sich als Verkehrsplanungsbüro mit den Superblocks auseinandersetzen. Der Rest des Tages wurde dafür verwendet einiges Sehenswürdigkeiten der Stadt zu besichtigen, wie beispielsweise die Sagrada Familia oder andere kulturelle Bauten Barcelonas.

Abb.23 - Fußballplatz inmitten der Stadt: Complex Esportui Fort-Pienc, Eigene Aufnahme



Abb.24 - S.62 Oben: Fußgängerbrücke im Parc Güell, Eigene Aufnahme

Abb.25 - S.62 Unten: La Casa Trias im Parc Güell, Eigene Aufnahme

Abb.26 - S.63 Oben: Sant Josep Portal der Sagrada Família, Eigene Aufnahme

Abb.27 -S.63 Unten: Casa Milà von Gaudí, Eigene Aufnahme

Abb.28 - Passionsfassade der Sagrada Família, Eigene Aufnahme

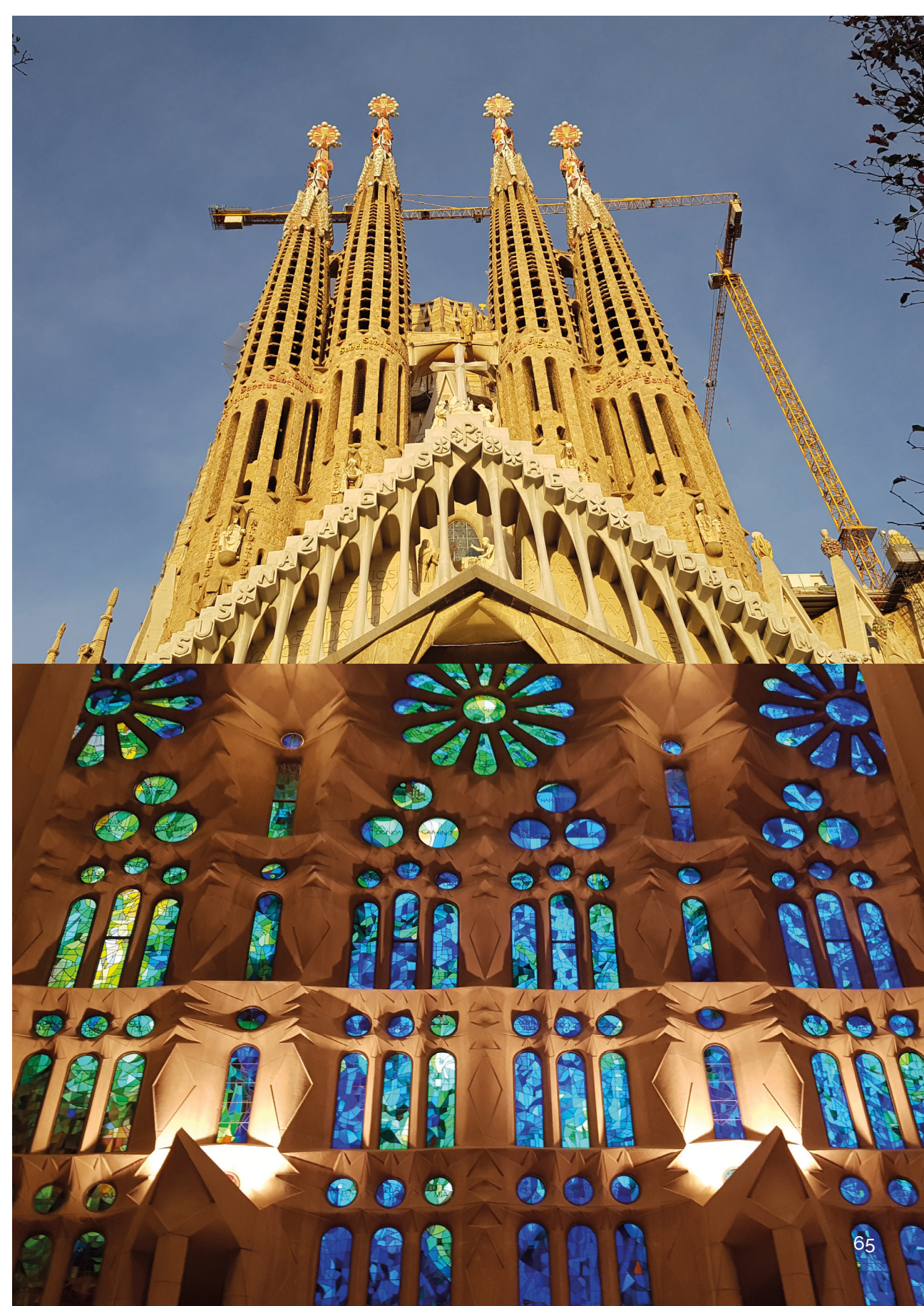


Abb.29 - Glasmosaik in den Kirchenfenstern der Sagrada Família, Eigene Aufnahme

28.11.2019

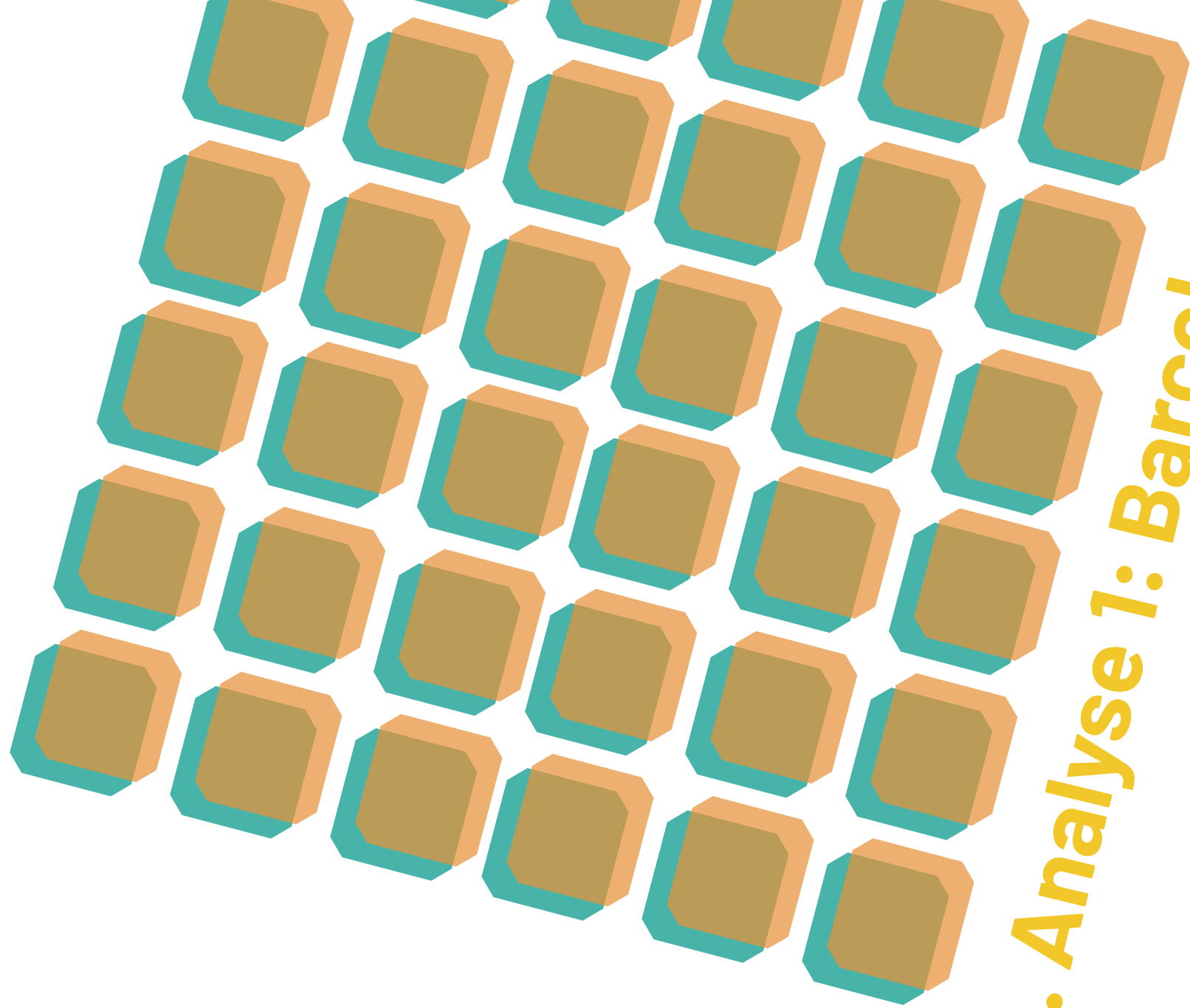
Der letzte vollständige Tag wurde für ein Interview um 10:00 Uhr bei „22@Network“, einem Akteursnetzwerk, verwendet. Außerdem wurde fehlendes Material, wie beispielsweise wichtige Fotos, definiert und gesammelt. Abends fand die Projektwoche einen geselligen Abschluss.



Abb.30 - Abendlicher Ausklang bei Tapas und Kaltgetränk, Eigene Aufnahme

29.11.2019

Nach dem Aufräumen und Verlassen der Unterkunft traten wir die Heimreise nach Hamburg an.



4. Analyse 1: Barcelona

„With its implementation, Superblocks provide solutions to the main problems of urban mobility and improves both the availability and quality of the public space for pedestrian traffic“

(BCNecologia)

4. Analyse 1: Barcelona

4.1 Stadtprofil Barcelona

Kennzahlen Stadt Barcelona

- Einwohner*innen: 1,626 Mio.
- Fläche: 101,4 km²
- Motorisierungsgrad:
505,4 KFZ / 1.000 Einw.
- Grünflächen: 11,454 km²
(Ajuntament de Barcelona 2019) [6])

Barcelona ist eine Metropole an der Mittelmeerküste in der spanischen Region Katalonien. Nach Madrid ist sie die zweitgrößte Stadt Spaniens und internationales Kultur-, Wirtschafts- und Bildungszentrum. Mit ca. 1,636 Mio. Menschen (Ajuntament de Barcelona 2019 [6]) im administrativen Stadtgebiet und über 5 Millionen in der Metropolregion, zeichnet sich Barcelona besonders durch die geringe Stadtfläche (101,4 km², im Vergleich Hamburg 755,22 km² bei ähnlicher Einwohner*innenzahl) und die entsprechend hohe Bevölkerungsdichte von 16.149 Einwohner*innen pro km² (Rodriguez und Connel (o.J.)) aus.

Gegensätzlich zum organisch gewachsenen morphologischen Archetyp der europäischen Stadt, wird Barcelona besonders durch die im

späten 19. Jahrhundert angelegte Stadterweiterung Eixample geprägt. Der städtebauliche Entwurf, der auf Ildefons Cerda zurückgeht, ersetzte die mittelalterlichen Stadtmauern und erweiterte die Altstadt um einen Bezirk mit stark orthogonalem Raster, welches durch die oktogonale Blockrandbebauung mit 114m x 114m Kantenlänge den Stadtraum definiert. Dieses strenge Raster wird lediglich von einigen großen Hauptstraßen durchkreuzt, vornehmlich der Avinguda Diagonal und der Gran Via de les Corts Catalanes. Eixample ist der Distrikt (vergleichbar mit den Bezirken in Hamburg) mit den meisten Einwohner*innen und gleichzeitig der höchsten Bevölkerungsdichte, die mit 35.500 Einw./km² (Ajuntament de Barcelona 2018 [10]) eher vergleichbar mit den Städten ist, die weltweit die höchsten Bevölkerungsdichten erreichen, wie Manila, Baghdad und Dhaka (UN Statistics Division 2015). Angemerkt sei, dass sechs der zehn Distrikte Barcelonas Einwohner*innendichten von über 20.000 Einw./km² erreichen (Barcelona City Council 2019). Seine heutige Einwohner*innenzahl erreicht Barcelona auch dadurch, dass um die Jahrhundert-

wende vom 19. in das 20. Jahrhundert viele umliegende Gemeinden und Ortschaften eingemeindet wurden, darunter auch der heutige Distrikt Gràcia, mit nur knapp über 4 km² der kleinste Distrikt Barcelonas und nach Eixample der mit der zweithöchsten Bevölkerungsdichte.

Das homogene stadtstrukturelle Layout Eixamples wird durch die kleinteilige Parzellierung der einzelnen Teilgebäude jedes Blocks gebrochen; diese variieren in Höhe und Fassadengestaltung stark und bilden ein diverses Stadtgefüge, ohne dass einzelne Bauten herausstechen. Ausnahme bildet nur die Basílica i Temple Expiatori de la Sagrada Família, eines der herausragenden Wahrzeichen der Stadt. Historisch ergab sich der Bedarf der Stadterweiterung aus großen Wellen an Immigrant*innen Mitte des 19. Jahrhunderts, sodass die alten Stadtmauern zwischen 1854 und 1856 abgerissen wurden. Der Architekt und Sozialtheoretiker Ildefons Cerda entwickelte um 1859 den Plano de los Alrededores de la Ciudad de Barcelona y Proyecto de su Reforma y Ensanche, der ähnlich zum Hobrecht-Plan in Berlin und Haussmannschen Planungen für Paris zur selben Zeit, versuchte, die damaligen katastro-

phen hygienischen Bedingungen der Bewohner*innen zu verbessern und durch die Schaffung von breiten Prachtboulevards vereinfachten militärischen Eingriff zu ermöglichen.

Alle Straßen sind ca. 20m breit, sodass sich an jeder Kreuzung ein ca. 2.000m² oktogonaler Platz ergibt, bedingt durch die abgeschrägten Kanten der Blöcke. Ursprünglich sah Cerda eine deutlich geringere Bebauungsdichte vor, jeder Block sollte eine maximale GZ von 0,5 haben und mittig von Grünstreifen durchzogen werden. Durch rasche Bodenspekulation und den nachträglich hohen Bedarf an Parkplätzen sind die Blöcke deutlich dichter bebaut worden und auch die eigentlich grünen Hinterhöfe wurden entweder zu Parkplätzen umfunktioniert oder ebenfalls bebaut. Auch der Richtwert von fünf Vollgeschossen wurde teilweise deutlich überschritten. Durch die sehr hohe Dichte ergibt jeder Block eine Art eigenen Mikrokosmos, mit diversen Geschäften, internen Wegen und Wohnformen. Innovativ an Cerda's Konzept war insbesondere die Bemühung nach Gleichwertigkeit des Stadtgefüges, so sollten mittelalterliche Hierarchien zwischen Armen und Reichen Stadtvierteln aufgehoben und verein-

4. Analyse 1: Barcelona

heitlicht werden. Durch das einfache Layout ließen sich einzelne Blöcke für Parks oder öffentliche Infrastruktur verhältnismäßig zuordnen, dort wo ein Park entstehen sollte, wurde einfach keine Blockrandbebauung zugelassen, sondern die Fläche für einen Park ausgewiesen. Aufgrund dieser dezentralen Struktur und den damit einhergehenden Schwierigkeiten in der Hierarchisierung der Infrastruktur, die in vielen Städten vom Zentrum aus radial nach außen erfolgt, wollte Cerdà durch die breit angelegten Straßen entgegenwirken. Der Ansatz eines homogenen, orthogonalen Blocklayouts versuchte großmaßstäblich die einfachen Arbeiter*innen, die im 19. Jahrhundert in ganz Europa mit widrigen Bedingungen zu kämpfen hatten, als vollwertige Mitglieder in die Stadtgesellschaft zu integrieren und ein gewisses Maß an Ausgleich zwischen den Klassen zu schaffen (Freigang 2018). Diese hehren Zielen bieten heute neue Problematiken, durch die Bodenspekulation verfügt Barcelona nur über ein sehr geringes Maß an öffentlicher Grün- und Freizeitfläche, Privatflächen in den Höfen sind zumeist auch bebaut, zumindest aber versiegelt. Dies birgt klimatische, ökologische, psychologische und nichts zuletzt infrastrukturelle

Probleme, die sich innerhalb der letzten Jahrzehnte zunehmend akkumuliert haben. In Barcelona waren 2018 insgesamt 827.278 Kraftfahrzeuge registriert, davon ca. 500.000 PKWs. Eixample ist mit ca. 140.000 KFZ dabei der Distrikt mit den meisten registrierten Fahrzeugen, trotz der hohen Dichte und Nähe zu allen zentralen Organen der Stadt (Ajuntament de Barcelona (2018) [3]). Mit einem Motorisierungsgrad von 505,4 KFZ / 1.000 Einw. (eigene Berechnung aus den offiziellen Einwohner- und KFZ Kennzahlen Barcelonas) liegt Barcelona dabei exakt im Durchschnitt der Europäischen Union von 506 (EuroStat 2016), in Deutschland liegt dieser bei 568 (Umweltbundestamt 2018), also überdurchschnittlich, in Eixample leicht erhöht bei 529 (eigene Berechnung). Der Motorisierungsgrad gibt die Anzahl der Kraftfahrzeuge pro 1000 Einwohner*innen an. Gleichzeitig wird der öffentliche Nahverkehr in Barcelona zunehmend mehr genutzt, seit 1999 stieg so beispielsweise die Anzahl der Reisenden pro Jahr der Transports Metropolitans de Barcelona, welche vornehmlich das U-Bahn Netz betreibt, von unter 280.000.000 auf über 410.000.000 im Jahr 2019 (Ajuntament de Barcelona (2020) [1]); dazu ist zu beachten, dass der öffent-

liche Nahverkehr in Barcelona auf viele verschiedene Unternehmen aufgeteilt ist, entsprechend gering sind die Fahrgastzahlen pro Unternehmen.

Parkplatzsituation in Barcelona:

In der ganzen Stadt Barcelona gibt es ein Parkplatzsystem, das überall gleich aufgebaut ist. Nur eine geringe Zahl der Parkplätze in Barcelona sind kostenfrei. Parkplätze der „Area Blava“ („blaue Zone“) sind für kurze Aufenthalte, bis maximal vier Stunden gedacht, um vor allem den Handwerker*innen und Dienstleister*innen die Möglichkeit zu bieten in der Nähe ihres Einsatzortes parken zu können. Das Parken kostet hier zwischen 1,08 Euro und 2,50 Euro pro Stunde. Die maximale Parkdauer kann von Zone zu Zone unterschiedlich sein und wird auf den Schildern, welche die Zonen begrenzen, angegeben. Je höher der Bedarf für Parkplätze in dem Gebiet ist, desto kürzer ist auch die maximale Parkdauer und desto teurer wird der Tarif pro Stunde. Normalerweise sind die Vorgaben der blauen Zonen nur an Werktagen gültig, im Stadtzentrum allerdings auch am Samstag. In der Nähe der Strände sind die blauen Zonen sogar zusätzlich am Wochenende und an Feiertagen, also jeden Tag gültig. Insgesamt gibt es derzeit

etwa 9.000 Parkplätze den blauen Zonen in Barcelona.

Die zweite kostenpflichtige Parkzone ist die „Area Verde“ („grüne Zone“), die vor allem für Anwohner*innen gedacht ist. Für kurze Zeit darf hier auch geparkt werden, wenn nicht in dem Gebiet gewohnt wird. Besucher*innen dürfen hier maximal eine bis zwei Stunden parken und bezahlen zwischen 2,00 und 3,00 Euro pro Stunde. Für Anwohner*innen fällt die Parkgebühr deutlich geringer aus und liegt bei 0,20 Euro pro Tag, jedoch maximal 1,00 Euro pro Woche. Für Anwohner*innen besteht zudem die Möglichkeit die Parkgebühr für das ganze Jahr zu entrichten. Allerdings kann nur in dem Gebiet zu den Anwohner*innentarifen geparkt werden, in denen die Nutzer*innen gemeldet sind. In anderen Gebieten müssen die normalen Besucher*innentarife gezahlt werden, selbst wenn für das eigene Gebiet ein Jahresbeitrag gezahlt wurde. Derzeit gibt es in Barcelona etwa 40.000 Parkplätze der grünen Zone.

Sollte in Barcelona die Luftverschmutzungswarnung ausgegeben werden, erhöhen sich die Parkgebühren in beiden Zonen um zwei Euro pro Stunde. Ausgenommen von dieser

4. Analyse 1: Barcelona

Erhöhung sind jedoch Fahrzeuge, die als emissionsfrei gelten. Zusätzlich zu den beiden für jede*n nutzbaren Parkzonen gibt es in Gebieten mit geringem Platz aber hohem Parkdruck noch Anwohner*innen-Parkzonen. Diese Zonen liegen vor allem in den engen Altstädten einiger Stadtteile und werden in der Regel von 08:00 bis 20:00 Uhr kontrolliert. Danach dürfen dort auch nicht Anwohner*innen parken. In den Nachbarschaften der Stadtteile Barceloneta und El Born gelten die Parkzonen für 24 Stunden. Be- und Entladezonen (Area DUM) sind mit einer maximalen Parkdauer von 30 Minuten für Lieferant*innen kostenfrei. Jedoch müssen die geparkten Fahrzeuge registriert und der Beginn der Parkdauer per App oder SMS mitgeteilt werden. Auch für Busse bestehen gesonderte Parkzonen (Zona Bus), in denen geparkt werden kann oder Fahrgäste zu- oder aussteigen können. In diesen Bereichen besteht eine maximale Parkdauer von ein bis zwei Stunden und der Tarif liegt zwischen 2,45 und 5,30 Euro pro Stunde. Die letzten Kategorie der Parkplätze sind ausgewiesene Stellflächen für Motorräder und -roller. Für diese bestehen etwa 44.000 kostenfreie Parkplätze auf den Straßen von Barcelona.

4.2 Grundidee Superblock

Idee

Das Konzept des Superblocks entstammt dem „ecological urbanism“, der unter der Leitung von Salvador Rueda in der Qango BCNecologia entwickelt wurde, und ist damit Teil einer umfassenden und langfristigen Strategie, die sich als nachhaltige, transformative Perspektive für Städte darstellt. Aus dem, im Kapitel 2.5 - ecological urbanism näher erläuterten, Konzept ist der Superblock als das zentrale Element der Gesamtstrategie herauszustellen. Er bildet die zukünftige Struktur und Einheit der Stadtstruktur, nach der perspektivisch die Funktionalität der Stadt gegliedert werden soll. Mit Hinblick auf die hohe Dichte Barcelonas, von mehr als 6.000 Einwohner*innen im 400m x 400m großen, aus 3x3 Blocks bestehenden Superblock, wird dieser als „little city“, also als eigenständige Einheit mit spezifischen Bedarfen an diverser Infrastruktur analog zu einer kleinen Stadt betrachtet.

In der idealen, aus Superblocks bestehenden Stadt, sollen 75% des öffentlichen Raumes zur Wahrnehmung der „Citizen Rights“ zur Verfügung stehen, worunter diverse Nutzungen wie so-

ziale Interaktion, Kultur, Erholung sowie auch Demonstrationen verstanden werden. Der dafür nötige Raum soll von den momentan dominierenden, oft singulär dem MIV zur Verfügung stehenden Verkehrsflächen gewonnen werden. Der entstehende öffentliche Raum soll unterschiedliche Nutzungen erlauben, zugänglich sein, Biodiversität beherbergen und geschützt sein vor Luftverschmutzung und Lärm, sowie, soweit möglich „thermic comfort“, also Schutz vor Wettereinflüssen und extremen Temperaturen bieten (Rueda 2018, S. 138).

Zielsetzung

Die Belastungen und Probleme, die durch die Superblock-Strategie vermindert werden sollen, sind vielfältig: Zentral dabei und auch der Ausgangspunkt der Überlegungen war die Lärmbelastung durch Fahrzeuge in Wohngebieten, die stark von der Geschwindigkeit abhängt. Eine Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit, sowie die Vermeidung von Durchgangsverkehr sollen das Lärmniveau im Superblock senken. Als zweiter gesundheitlicher Aspekt kommt der Luftverschmutzung, insbesondere durch Feinstaub und Stickoxide eine große Bedeutung zu, da Barcelona hier die von der EU fest-

gesetzten Grenzwerte bricht (European Commission 2019) und dieser Aspekt auch eine große Bedeutung in der politischen Durchsetzung hat. Die Reduktion des MIV, explizit auch des E-MIV, der durch Reifenabrieb etc. nur eingeschränkt weniger schädlich ist, ist damit eines der primären Ziele des Superblocks.

Während die genannten gesundheitlichen und rechtlichen Aspekte in der politischen Durchsetzung von großer Bedeutung sind, ist die Schaffung öffentlicher, nutzbarer und qualitativ hochwertiger Räume und deren nachhaltige Gestaltung von mindestens gleicher Relevanz für die Bürger*innen, deren Forderungen nach Erfüllung dieses Bedarfs teils bis in die 1980er zurückgehen, wie die durch des Nachbarschaftsvereins St. Antoni. Der Grünflächenanteil in Eixample liegt mit 2,7m²/Einw. weit unter der Empfehlung der WHO (9 m²/Einw.) und Flächenpotenziale für neue Grünflächen sind in den dicht bebauten Quartieren nur im Inneren einiger Blöcke und in den durch die Superblocks umgewandelten Verkehrsflächen vorhanden. Die Umwandlung von Straßenfläche in öffentlichen Raum für Fußgänger*innen bietet durch die Gestaltung die Chan-

4. Analyse 1: Barcelona

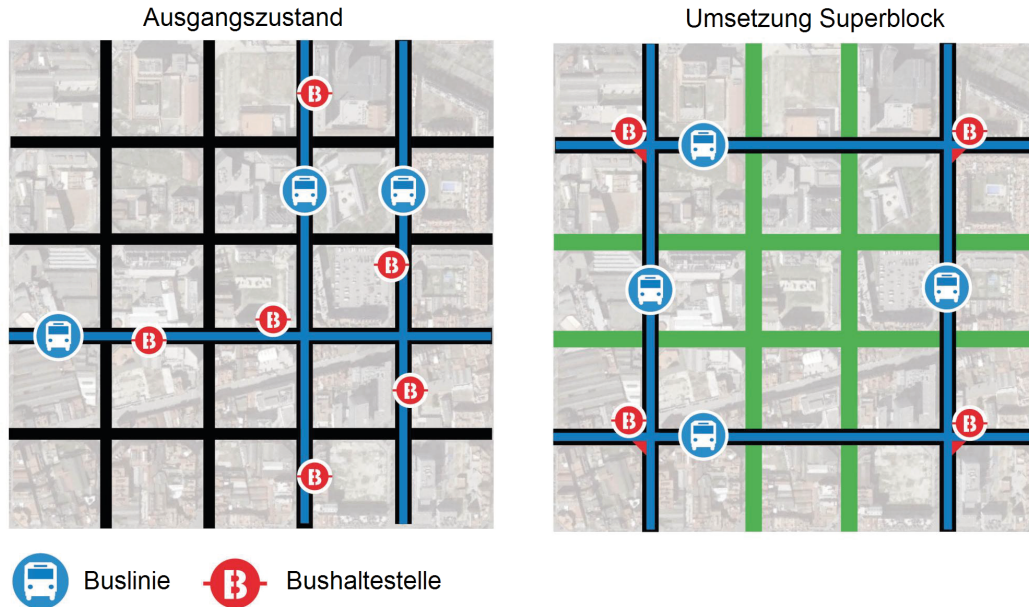


Abb.31 - Haltestellen-Umverlegung, Cárdenas, F. (o.J.)

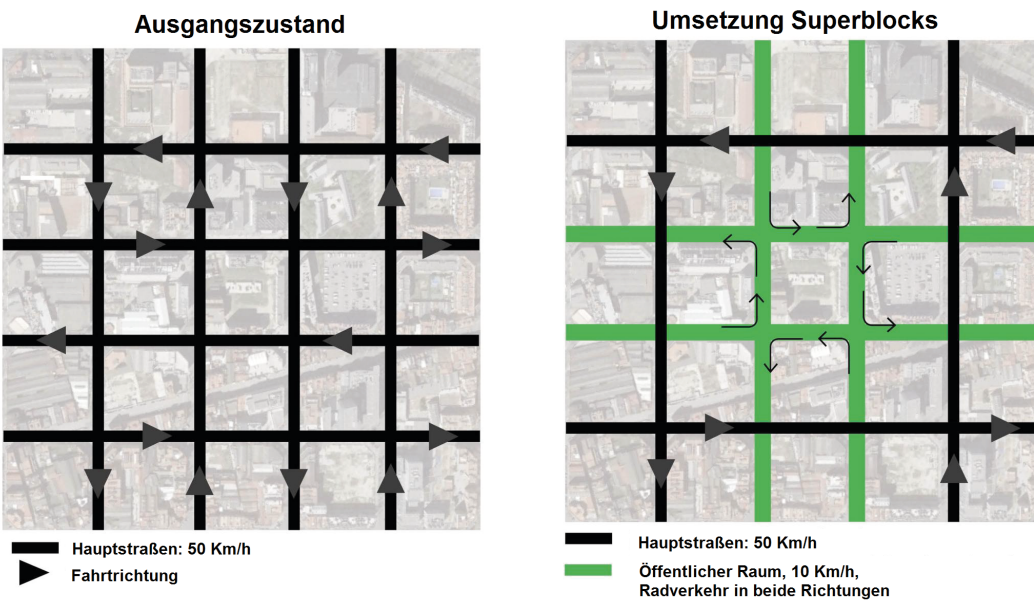


Abb.32 - Neue Verkehrsführung im Superblock, Cárdenas, F. (o.J.)

ce, weitere Zielsetzungen zu erfüllen: Neben den genannten sozialen und Freizeit-Nutzungen (Siehe 2.5 ecological Urbanism) soll durch Platzierung von entsiegelten und bepflanzten Flächen und Straßenbäumen auch die Klimaanpassung der Stadt verbessert werden. Die Wirksamkeit von Straßengrün soll dabei über Verschattung, Verdunstungskühlung und Verbesserung des Mikroklimas hinausgehen und die Biodiversität fördern, sowie Versickerung ermöglichen. Starkregenereignisse und kontinuierlich hohe Temperaturphasen im Sommer werden in Barcelona im Zuge des Klimawandels voraussichtlich häufiger auftreten, Grünflächen und Straßenbäume sollen dabei helfen, den Hitzeinsel-Effekt und Flutschäden zu vermindern. Wärmefluss-Simulationen prognostizieren eine Reduktion der vom Gebiet aufgenommenen Energie um 35%, bei Umwandlung in einen Superblock. (Rueda 2018, S.152) Damit geht eine entsprechend niedrigere Temperatureinher, die insbesondere im Hinblick auf zunehmende Hitzewellen von Relevanz ist.

Auf gesamtstädtischer Ebene sollen durch die Schaffung eines kontinuierlichen Systems aus Superblocks,

wie es angestrebt wird, weitere großräumige Effekte angestrebt werden. Aus den teils als Grünfläche gestalteten Superblocks soll in Kombination mit weiteren Grünflächen ein grünes Netzwerk in Barcelona entstehen, welches die bisher vereinzelten Grünflächen verbindet und insgesamt 403,7ha (gegenüber 171,2ha im Status Quo) umfassen soll. Parallel zur Umstrukturierung der Stadtstruktur durch die Superblocks, sollen die Buslinien angepasst werden, indem die Entfernungen zwischen den Haltestellen auf 400m verringert werden, während die Linienführung sich am neuen orthogonalen Netz orientiert. (Abb. 31) Durch die erwartete Beschleunigung des Verkehrs (siehe Ausführung) auf den Stadtstraßen, sowie einer höheren Taktrate, soll die maximale Wartezeit von 14-15 Minuten auf 5 Minuten reduziert werden. Durch Rationalisierung der Linien soll in 95% der Fälle ein Ziel mit nur einem Umsteigevorgang erreichbar sein. (Rueda 2018, S.146) Diese Maßnahmen sollen die Attraktivität des ÖPNV gegenüber dem MIV steigern, was zusätzlich zur erhofften Verringerung des MIV-Anteils beitragen soll. Der Radverkehr soll auf den Stadtstraßen eigene Spuren erhalten und das neue Radverkehrsnetz bilden, während in-

4. Analyse 1: Barcelona

nerhalb des Superblocks keine expliziten Radverkehrsflächen deklariert sind. Dennoch soll das Durchqueren der Superblocks mit dem Fahrrad in angepasster Geschwindigkeit weiterhin möglich sein. Explizit werden im Konzept auch E-Bikes als zu förderndes Transportmittel genannt, deren Vorteile, wie die höhere durchschnittliche Nutzungsdistanz und höhere Geschwindigkeit gegenüber konventionellen Fahrrädern bei ausreichender Reichweite für städtische Räume, diese aus Sicht Ruedas zum effizientesten Verkehrsmittel machen, (Rueda 2018, S.147)

Ausführung

In Barcelona soll dieser „Citizen Space“ (Zur Abgrenzung Citizen/Bürger - Fußgänger*innen: 2.5 Ecosystemic Urbanism) innerhalb der Superblocks maximiert werden, indem bestehende, den Block kreuzende Einbahnstraßen über zwei Linkskurven auf die Ursprungsstraßen zurückgeführt werden. Dies schafft Platz an den bisherigen Knotenpunkten, die für den MIV undurchlässig, für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen aber durchlässig sein sollen (Abb.32). Auf den entstehenden Plätzen werden in der ersten Interventionsphase, dem „tactical urbanism“, erste tempo-

räre Elemente platziert, die primär zur physischen Einteilung des Raumes dienen und in Kooperation mit den Anwohner*innen mit permanenten Elementen zur zweiten Phase, dem „structural urbanism“ weiterentwickelt werden sollen. Durch die Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 10 Km/h (im Grundkonzept, in der Ausführung teils auch 20 Km/h), der Vorgabe des Vorrangs für Fußgänger*innen und in der zweiten Phase, dem „structural urbanism“, auch einer Angleichung des Straßenniveaus, wird das Innere des Superblocks zur Begegnungszone. Für die Begrenzung auf 10 Km/h wird im ursprünglichen Konzept mit dem starken Einfluss auf den entstehenden Lärm argumentiert, diese macht aber auch das Konzept der Begegnungszone überhaupt erst möglich und hat starken Einfluss auf Verletzungsrisiko und -schwere, wenn es zu Unfällen kommen sollte. Die bisher in diesen Strukturen vorherrschenden Geschwindigkeitsbegrenzungen von 30 Km/h werden als nicht wirkungsvoll angesehen. Die entstehenden Plätze werden in der ersten Phase mit temporären Elementen gestaltet, die dann progressiv in den permanenten structural urbanism umgesetzt werden. Zentral sind dabei Spielplätze, sowie Grünflä-

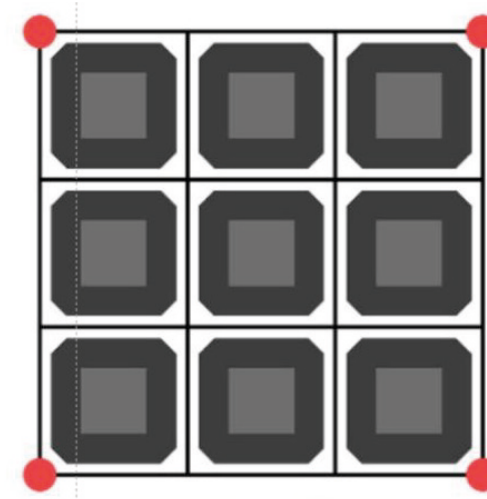


Abb.33 - Hauptstraßen-Knotenpunkte, Cárdenas, F. (o.J.)

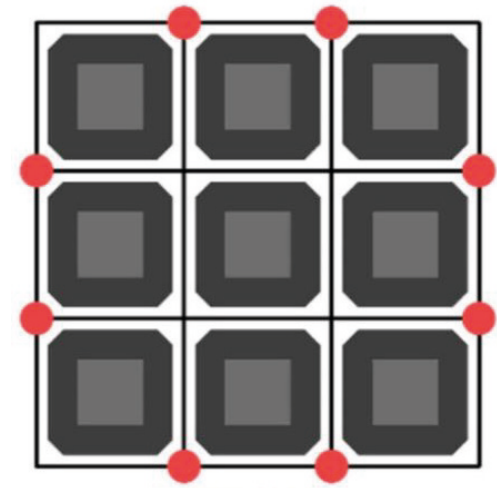


Abb.34 - Entlastete Knotenpunkte, Cárdenas, F. (o.J.)

chen, wobei letztere erst im structural urbanism umgesetzt werden. Einer der wichtigsten Funktionen der Umleitung der Einbahnstraßen in dieser Weise ist die Vermeidung von Durchgangsverkehr, dessen Quelle und Ziel außerhalb des Superblocks liegen. Durch Konstruktion des Superblocks ergibt eine Durchfahrt keinen Sinn mehr, wenn das Ziel nicht innerhalb des Gebiets liegt. Die Vermeidung des Durchgangsverkehr durch diese bauliche Veränderung der Verkehrsführung erscheint effektiver als durch selektive Durchfahrtsbeschränkungen oder anderweitige Maßnahmen, die einer Kontrolle bedürfen. (Rueda 2014, S. 56). An den Hauptstraßen („basic roads“, „via básica“), die den Superblock begrenzen, können Über-

querungsmöglichkeiten und LSA an den den bestehen bleibenden, äußeren „Ecken“ der Superblocks ausgebaut werden (Abb.33) während die Knotenpunkte zwischen Hauptstraßen und den in den Superblock führenden Straßen (den „Kanten“ des Superblocks) entlastet werden (Abb. 34). Hier können KFZ die Hauptstraßen nicht mehr Kreuzen, nur auf diese einbiegen, bzw. von diesen in den Superblock abbiegen. Der Superblock wird hier explizit als Anpassung der Stadtstruktur an die Charakteristika von Autos verstanden, da die potentielle Unterbrechung des Verkehrsflusses durch KFZ-Knotenpunkte nach jedem Block auf einen Abstand von ca. 400m erhöht wird. In Kombination mit Koordination der Ampelschaltun-

4. Analyse 1: Barcelona

gen („Grüne Welle“, Rueda 2014, S. 56) , ggf. mit Priorisierung des Busverkehrs, wird dadurch eine Beschleunigung des Verkehrsflusses erwartet, wodurch der aus dem Block heraus verlagerte Durchgangsverkehr kompensiert werden soll. Die Vereinheitlichung und Orientierung der Verkehrsinfrastruktur an den zukünftigen Superblocks soll dazu führen, dass trotz dieser zusätzlichen Verkehrsbelastung der MIV, aber insbesondere auch der ÖPNV auf den Hauptstraßen besser fließt. Dies bedeutet aber, dass auch in der langfristigen Planung und unter Miteinbeziehung eines sinkenden MIV-Anteils eine verstärkte Lärm- und Feinstaubbelastung an den Hauptstraßen zu erwarten ist. Der Lärm kann durch Anpassung des Straßenbelags („Flüsterasphalt“) teilweise mitigiert werden, beim Feinstaub ist dies nicht mit einer einzigen Maßnahme zu erreichen. Es ist noch einmal herauszustellen, dass dieses Konzept eher auf der Verlagerung von MIV-Verkehr und Nutzung der dadurch freiwerdenden Flächen beruht, als dass es als Teil einer „Verkehrswende“ betrachtet werden kann. Die oberirdischen Parkplätze sollen reduziert werden, dies richtet sich aber primär gegen den Platzbedarf des ruhenden Verkehrs im wertvol-

len öffentlichen Raum, als gegen die PKW-Nutzung insgesamt. Dies wird weiter durch Schaffung von Parkraum in Parkhäusern und Tiefgaragen verdeutlicht, deren Zufahrt laut des Grundkonzeptes für Figueres an über die den Block umgebenden, Stadtstraßen erfolgen soll. Eine generelle Reduktion der Parkflächen unter den aus den Vorgaben der jeweiligen Kommune (In Figueres: 1 Platz pro Haushalt) errechneten Bedarf ist nicht vorgesehen. Die Bereitstellung von Parkraum wird aber grundsätzlich als Leistung der Gemeinde gesehen, es soll kein an die Wohnung gebundener Anspruch bestehen (Rueda 2014, S.122). Be- und Entladezonen werden auch in das Innere des Superblocks integriert, prinzipiell sollten diese bedarfsorientiert platziert werden.

4.3 Entstehungsgeschichte des Superblocks

4.3.1 Politische Vorgeschichte

Nachdem im Mai 2015 eine Vereinigung aus linken und grünen Parteien, die „en Comú“, eine Regierungskoalition bilden konnte, wurde ihre Vorsitzende Ada Colau die neue Bürgermeisterin von Barcelona. Sie begann anschließend in der Verwaltung viele Posten mit Aktivist*innen zu beset-

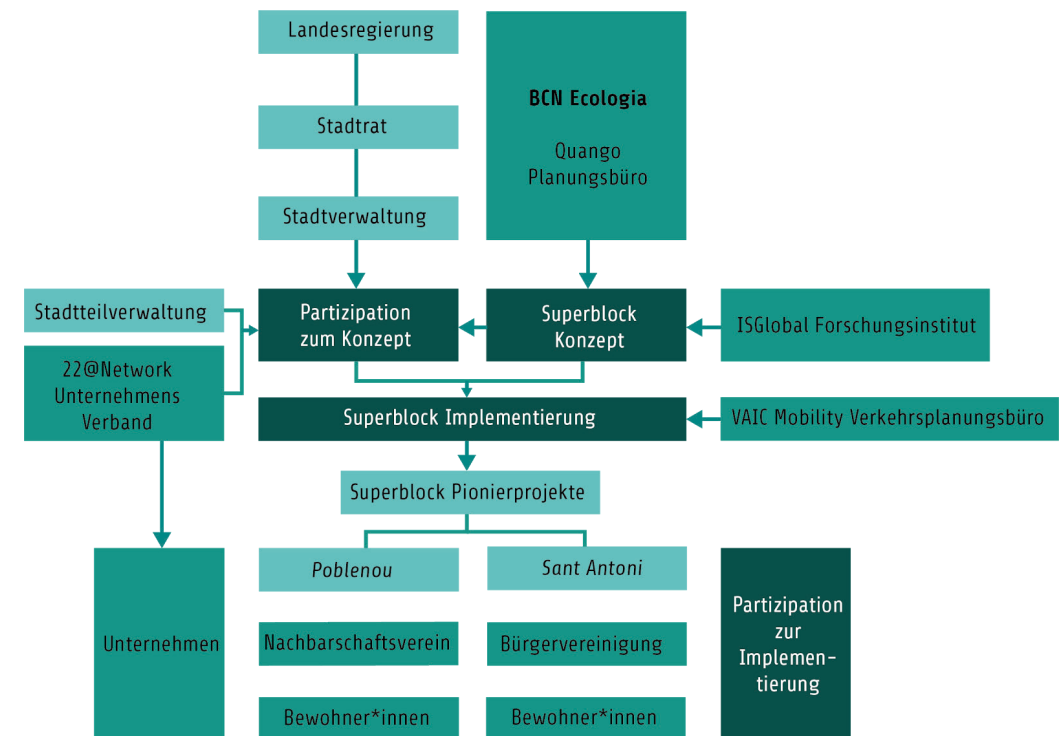


Abb.35 - Implementierungs-Schema zum Superblock, Eigene Darstellung

zen, mit denen sie schon zuvor in wohnungspolitischen Initiativen zusammengearbeitet hatte. Dadurch wurde ein Umschwenken in der Politik von Barcelona bewirkt. In dem Verkehrsentwicklungsplan der Stadt wurde der Fokus nicht mehr auf den motorisierten Verkehr, sondern zunehmend auf den öffentlichen Raum gelegt. Ada Colaus neuer Slogan hieß seit dem: „Omplim de vida els carrers!“, zu deutsch: „Lasst uns die Straßen mit Leben füllen!“ Anschließend wurde vom Rathaus das erste Superblock-

Modell genehmigt, der Superblock Poblou. (enorm-magazin 2019)

4.3.2. Pla de Mobilitat Urbana - Mobilitätsplan Barcelona

Der Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona (PMU) 2013-2018, oder auch Urban Mobility Plan, ist ein Planungsinstrument der Stadt Barcelona zur Steuerung und Entwicklung der Mobilität von Barcelona. Im PMU werden Ziele und Maßnahmen für die städtische Mobilität benannt, die zu einer nachhaltigen, effizienten, sicheren,

4. Analyse 1: Barcelona

gesunden und gerechteren Stadt beitragen sollen. Die Maßnahmen zielen darauf ab, dass die unterschiedlichen Arten der Mobilität koexistieren können und das Mobilitätsnetzwerk von Barcelona als Ganzes so effektiv wie möglich gestaltet wird. Es wird versucht durch den PMU den MIV zu reduzieren, die Fahrradfahrer*innen und Fußgänger*innen zu priorisieren, den ÖPNV zu stärken und den Gewerbe- und Tourist*innenverkehr besser zu steuern. Der Geltungsbereich des Plans beschränkt sich auf das Stadtgebiet von Barcelona, jedoch wird in der Analyse die Metropolregion mit einbezogen, um einen umfassendes Konzept gewährleisten zu können. Unterteilt ist der PMU in drei Oberthemen.

1. Einführung und Präsentation des PMU

2. Analyse der Stärken und Schwächen der gegenwärtigen Mobilitätssituation

3. Handlungsempfehlungen

Die vier strategischen Ziele des PMU werden wie folgt benannt:

Sichere Mobilität und die Wahrung des Respekts für das menschliche Leben: Die Verbesserung der Ver-

kehrssituation soll zu einer Senkung der Unfallrate führen und die Anzahl der tödlichen Unfälle reduzieren.

Nachhaltige Mobilität bzw. die grundsätzliche Reduzierung des Mobilitätsbedarfs: Ein gestärktes Umweltbewusstsein und die damit einhergehende Art sich fortzubewegen zielt auf die Verringerung der Schäden an der Umwelt und dem Klima ab, welche durch die unterschiedlichen Mobilitätsformen erzeugt werden.

Gerechte Mobilität und die gleiche Möglichkeit für alle Menschen sich fortzubewegen. Der soziale Zusammenhalt soll durch die Wahrung der individuellen Freiheit und des Rechts auf Mobilität gestärkt werden. Effiziente Mobilität: Durch eine effiziente Steuerung der Verkehre in der Metropolregion Barcelona wird auf eine Entlastung des Straßennetzes hingearbeitet.

Aus den vier strategischen Zielen werden die spezifischen Ziele abgeleitet:

1. Sichere Mobilität

- 1.1. Reduzierung der mit MIV verbundenen Unfälle

2. Nachhaltige Mobilität

2.1. Änderung des Modal Split

2.2. Reduzierung der Luftverschmutzung

2.3. Reduzierung der Lärmbelastung

2.4. Reduzierung des Energieverbrauchs

2.5. Den Anteil des Gebrauchs von erneuerbaren Energien erhöhen

3. Gerechte Mobilität

3.1. Förderung alternativer Nutzungsformen des öffentlichen Bereiches

3.2. Gewährleistung der Zugänglichkeit zum Mobilitätssystem

4. Effiziente Mobilität

4.1. Steigerung der Effizienz des Transportsystems

4.2. Einbeziehung neuer Technologien in das Mobilitätsmanagement

3. Gesamtentwicklung des Radwegenetzes

4. Einhaltung der gesetzlichen Schadstoffgrenzen nach EU-Richtlinie

5. Parkraumbewirtschaftung

6. Förderung von Fahrzeugen mit hohem Besetzungsgrad

7. Mindestens die Aufrechterhaltung der Kapazitäten des gegenwärtigen Verkehrsnetzes

(vgl. Barcelona o.J. [3])

Um diese Ziele erreichen zu können, werden in dem PMU folgende Maßnahmen beschrieben:

1. Umsetzung des

Superblock-Konzeptes auf städtischer Ebene sowie weitere Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

2. Implementierung eines orthogonalen Busnetzes

Abb.36 - S.84 Oben: Breite Wege für Fußgänger*innen gibt es in Barcelona nicht nur im Superblock, La Monumental, Eigene Darstellung

Abb.37 - S.84 Unten: Sichere Mobilität durch Begegnungszonen im Superblock Poblenou, Eigene Darstellung



4.4 Planungsstatus der Superblocks

Stadtteil	Planung	Umsetzung	Bevölkerungsdichte	Grünfläche pro Einwohner*in vor Superblock	Bereich mit Fußgänger*innenpriorität	Anmerkungen
Born		1993				
Supermancana de Vila de Gracia		2005	603 Einw/ha	3,4m ² /Einw	13,8ha	nach vor dem Gesamtkonzept, ggf. Abweichungen in der Umsetzung 2003 Mobilitätsplan in Gracia
Poblenou		2016	219 Einw/ha	5,2m ² /Einw		erster Superblock nach aktuellem Plan
Sant Antoni	02.2017 - 12.2017	seit 12.2017	479 Einw/ha	1,3m ² /Einw		zunächst Verbesserung des Markumfeldes, dann Ausweitung auf andere Straßen
Cent-Germantenes	05.2018 - 04.2019		435 Einw/ha	2,2m ² /Einw	13,6ha	
Girona	12.2017 - 03.2019	seit Ende 2019			Straßenraum soll hauptsächlich Fußgängerpriorität bekommen	Straße, kein Block
Horta	03.2017 - 04.2017	11.2017 - 10.2018	87 Einw/ha			aktuell nur erste temporäre Aktionen umgesetzt
Les Corts			453 Einw/ha	9,6m ² /Einw	2,6ha	
La Maternitat i Sant Ramon	2013 bis 03.2017	12.2017 - 05.2018	126 Einw/ha			Beruhigung einiger Straßen, kein ganzer Block
Nou Barris			709 Einw/ha	7m ² /Einw	10,1ha	Mobilitätsplan 2019-2024 sieht Verkehrsberuhigung des Viertels vor
Sant Andreu de Palomar			762 Einw/ha	4m ² /Einw	15ha	
Sants-Montjuic	2012 - 2015		728 Einw/ha	17,7m ² /Einw	13,5ha	
Hostafrancs	2011 - 11.2018	seit 2019	388 Einw/ha	10,76m ² /Einw		
Sarria - Sant Gervasi			323 Einw/ha	6,4m ² /Einw	9ha	
Sant Gervasi de Cassoles	seit 06.2018		115 Einw/ha	<1m ² /Einw		viel Durchgangsverkehr

Tab.3 - Übersicht über Kennzahlen der verschiedenen Superblocks, Ajuntament Barcelona o.J. ([11])

4. Analyse 1: Barcelona

4.5 Analyse Superblock Poblenou

Der Superblock Poblenou liegt auf der Grenze der Stadtteile El Poblenou und El Parc i la Llacuna del Poblenou, welche wiederum zwei der zehn Stadtteile des Bezirks Sant Martí sind.

Kennzahlen Bezirk Sant Martí

- Einwohner*innen: 237.100
 - Fläche: 10,52 km²
 - Grünflächen: 1,85 km²
- (Ajuntament de Barcelona (o.J.)[8])

4.5.1 Distriktprofil

Der Bezirk Sant Martí liegt am östlichen Rand der Stadt Barcelona und grenzt an die Bezirke Sant Andreu im Norden, Horta-Guinardó im Nordwesten, sowie Eixample im Westen und Ciutat-Vella im Süden. Im Osten grenzt der Sant Martí an das Mittelmeer und ist damit einer von drei Bezirken welche direkt am Meer liegen. Der Bezirk unterteilt sich in zehn Stadtteile - die bereits erwähnten El Poblenou und El Parc i la Llacuna del Poblenou, sowie La Vila Olímpica del Poblenou, Diagonal Mar-Front Marítim del Poblenou, Provençals del Poblenou, El Besòs i el Maresme, La Verneda i la Pau, Sant Martí de Provençals, El Clot und

El Camp de l'Arpa del Clot. Der Distrikt hat eine Größe von etwa 1.052,4 ha und ist damit der viertgrößte der zehn Bezirke. Etwas mehr als 237.100 Einwohner*innen, etwa 15% der Gesamtbevölkerung Barcelonas, leben in Sant Martí, womit der Bezirk hinter Eixample die zweithöchste Bevölkerung aufweist. Durch die vergleichsweise große Fläche verteilt sich die große Zahl der Anwohner*innen und die Bevölkerungsdichte von 225 Einwohner*innen/ha liegt im mittleren Bereich in Barcelona (Ajuntament de Barcelona, (o.J.) [8]).

Der Bezirk wird von drei großen Straßen durchschnitten, welche vom Plaça de les Glòries Catalanes im Westen ausgehen und jeweils nach Norden (Avinguda Meridiana), Nordosten (Gran Via de les Corts Catalanes) und Osten (Avinguda Diagonal) verlaufen. Da auch der größte Teil des Bezirks in dem für Barcelonas Stadterweiterung typischen Schachbrettmuster errichtet wurde, ist die Erschließung der Wohngebiete auf den PKW ausgelegt. Es gibt jedoch einige Ramblas in den alten Zentren der ehemaligen Dörfer, welche vorrangig für den Fuß- und Radverkehr angelegt sind. Dazu zählen beispielsweise die Rambla del Poblenou, welche im Stadtteil El

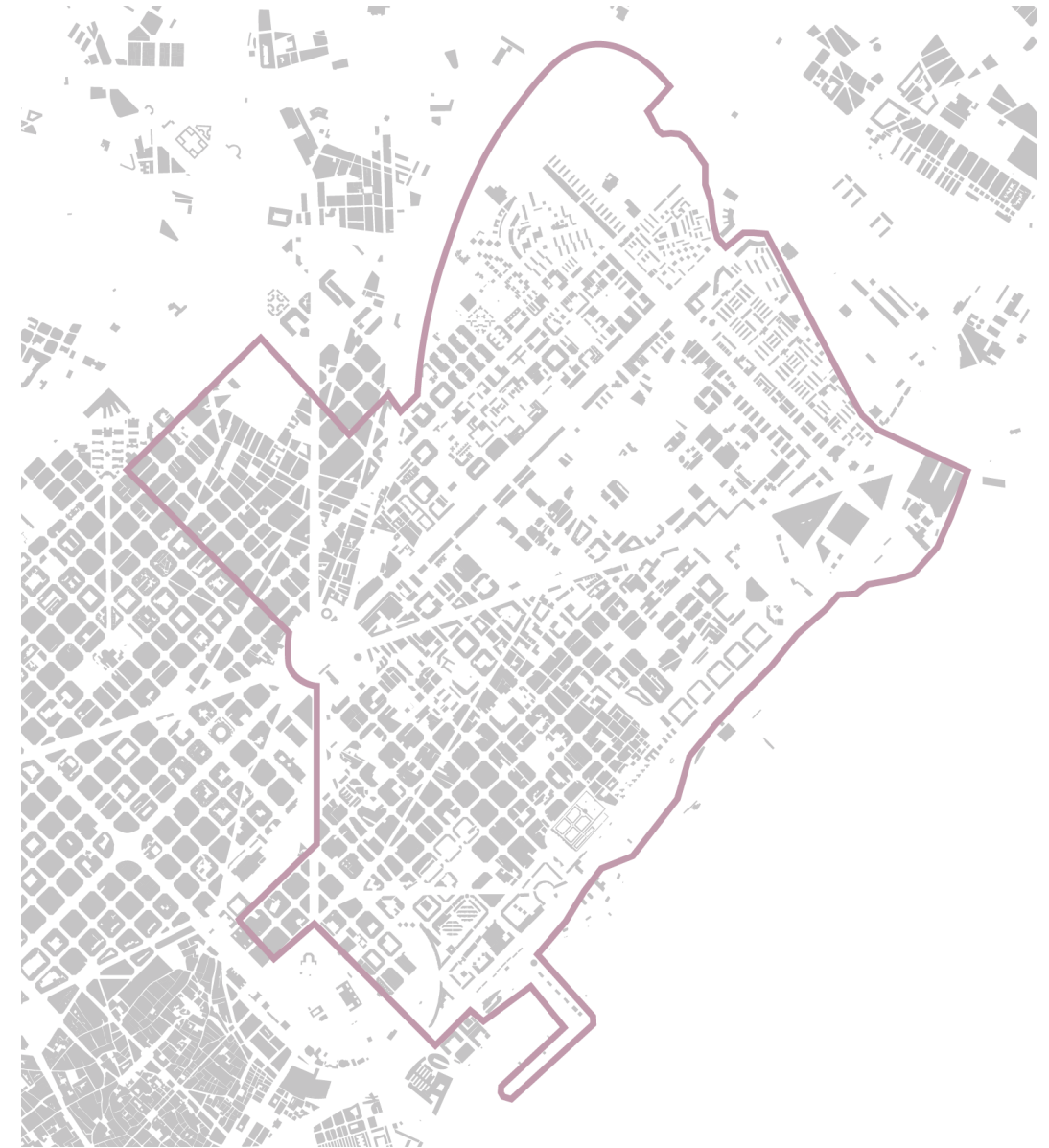


Abb.38 - Bezirk Sant Martí, Eigene Darstellung

Poblenou die Avinguda Diagonal mit dem Mittelmeer verbindet, die Rambla de Prim, welche die Stadtteile El Besòs i el Maresme und La Verneda i la Pau von Nordwesten nach Südosten

durchkreuzt und zum Meer hin öffnet und die Rambla de Guipúscoa, welche parallel zur Gran Via de les Corts Catalanes verläuft und dabei die Stadtteile La Verneda i la Pau, Sant Martí

4. Analyse 1: Barcelona

de Provençals und El Clot verbindet. Große Teile des Bezirks gehörten bis zu Eingemeindung 1897 zu den Dörfern Poblenou, dem heute noch einige Stadtteile ihren Namen verdanken und Sant Martí de Provençals, nach welchem auch heute noch ein Stadtteil benannt ist. Poblenou war seit der ersten Erschließung im 17. Jahrhundert immer ein Industriestandort, welcher bedingt durch günstigen Boden, die Nähe zum Wasser und dem Hafen Barcelonas, rasch wuchs. Ende des 19. Jahrhunderts wurde Poblenou auf Grund der höchsten Industriedichte in ganz Spanien als das katalanische Manchester bezeichnet. Dort wurden von Ölen, Wein und anderen Lebensmitteln über Metalle, Maschinen, Textilien und Kunststoffe bis hin zu Kunst und Kunsthandwerk die unterschiedlichsten Dinge gefertigt. Dadurch wurde Sant Martí auch als Wohnstandort attraktiv und zu Beginn des 20. Jahrhunderts erlebte der neue Bezirk einen Zustrom der Bevölkerung, dem der Wohnungsbau nicht gewachsen war. Es entstanden große informelle Siedlungen, die zum Teil bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts bestehen blieben. Erst mit der Deindustrialisierung in den 1960er Jahren nahm die Bedeutung von Sant Martí als Industriestandort ab. Es folgten

einige Jahre, in denen die Stadtentwicklung wenig Aktivität zeigte und einige vormals industriell genutzte Flächen brach lagen (Ajuntament de Barcelona, (o.J.) [9]).

Mit der erfolgreichen Bewerbung Barcelonas für die Olympischen Sommerspiele 1992 kam neue Bewegung in den Bezirk. Es kam zu großen Umstrukturierungsmaßnahmen, bei denen vor allem neue Grünflächen und neue Wohngebäude entstanden. Der direkte Zugang zum Mittelmeer wurde verbessert, alte Industriekomplexe saniert und neuen Nutzungen zugesprochen. Es wurde ein interessanter Mix aus aufwändiger, moderner Architektur und renovierten neben sanierten historischen Gebäuden geschaffen. Doch auch nach den Olympischen Spielen wurde die Umgestaltung des Bezirks vorangetrieben und Anfang der 2000er Jahre wurde das Projekt 22@, auch 22@ Barcelona, ins Leben gerufen. 22@ ist die Bezeichnung eines Stadterneuerungsprojektes, das in mehreren kleineren Abschnitten eine Gesamtfläche von 198,26 ha, also knapp 20% des Bezirks Sant Martí umfasst (22@Barcelona (o.J.) [2]. 22@Barcelona (o.J.) [1]). Die Hauptaufgabe dieser Stadterneuerung war die Umstrukturierung

vom Industriestandort hin zu einem Technologie- und Innovationsstandort, sowie die Entwicklung mehrerer sozialer Wohnungsbauprojekte (22@Barcelona (o.J.) [1]).

4.5.2 Stadtteilprofil

Wie zuvor erwähnt, liegt der Superblock in den zwei Stadtteilen El Poblenou und El Parc i la Llacuna del Poblenou. Die beiden Stadtteile liegen im Süden des Bezirks und grenzen dort an den Stadtteil La Vila Olímpica del Poblenou. Im Osten befindet sich das Mittelmeer und der Stadtteil Diagonal Mar-Front Marítim del Poblenou und im Westen grenzt der Bezirk Eixample an. Im Norden grenzen die beiden Stadtteile an El Clot sowie Provençals del Poblenou. Die beiden Stadtteile haben zusammen eine Fläche von etwa 268,9 ha, auf denen 49.098 Einwohner*innen leben. Das ergibt eine Dichte von 182 Einwohner*innen/ha. Wenn jedoch nur die Fläche betrachtet wird, auf welcher Wohnungen stehen, so steigt die Dichte auf 730 Einwohner*innen/ha an (Ajuntament de Barcelona, (o.J.) [6]), da nur 67,2 ha, knapp 25%, der Stadtteile überhaupt der Wohnnutzung dienen. Weitere 31% (84,7 ha) sind Straßenfläche und nur 15% (40,6 ha) sind städtische

Grünflächen. Die übrigen Flächen werden von Gewerbe und Industrie beansprucht (Ajuntament de Barcelona (2018) [5]). Private Grünflächen hingegen existieren dort kaum. In den offiziellen Statistiken der Stadt Barcelona werden die privaten Grünflächen für den Stadtteil El Parc i la Llacuna del Poblenou mit 0 m² angegeben. In El Poblenou gibt es jedoch immerhin 7.774 m² private Grünflächen, was allerdings nur etwa 0,005% des Stadtteils entspricht (Ajuntament de Barcelona, (o.J.) [7])



Abb.39 - Stadtteil El Poblenou, Eigene Darstellung

Der für Barcelona recht hohe Anteil an öffentlichen Grünflächen von 15% kommt vor allem daher, dass Poblenou über einen Zugang zum Mittel-

4. Analyse 1: Barcelona

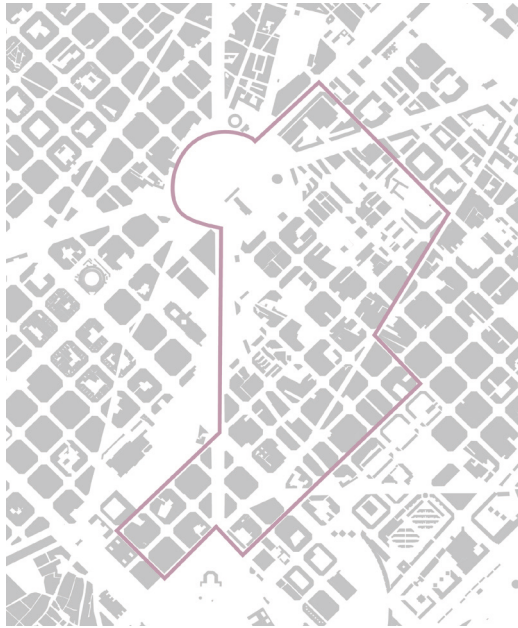


Abb.40 - Stadtteil Parc i la Llacuna del Poblenou,
Eigene Darstellung

meer verfügt und zwischen Stadt und Strand der Parc del Poblenou, eine breite Grünanlage, angelegt wurde. Zudem befinden sich im Osten des Stadtteils Poblenou mehrere historische Grünflächen, die als öffentliche Gärten entwickelt wurden. Dadurch stehen den Bewohner*innen Pobleous im Schnitt 6,7 m² Grünfläche zur Verfügung, in Parc i la Llacuna del Poblenou sind es sogar 11,7 m² Grünfläche pro Einwohner*in (eigene Berechnung), da der Plaça de les Glòries Catalanes, sowie die umliegenden Blöcke über viel Grünraum verfügen. Zur Fortbewegung nutzen viele Einwohner*innen der Stadtteile nach

wie vor das Auto oder das Motorrad beziehungsweise den Motorroller. So hatten 2017 im Stadtteil El Poblenou 323 von 1.000 Menschen ein angemeldetes Auto und 145 von 1.000 ein Motorrad oder einen Motorroller (Ajuntament de Barcelona (2019) [4]). Im Stadtteil Parc i la Llacuna del Poblenou besaßen sogar 461 von 1.000 Bewohner*innen ein eigenes, angemeldetes Auto und 165 von 1.000 besaßen ein Motorrad oder einen Motorroller (Ajuntament de Barcelona (2019) [5]).

Die Namen der Stadtteile leiten sich von dem Industrieort El Poblenou ab, der, wie im vorigen Kapitel bereits erwähnt, 1897 zusammen mit dem Ort Sant Martí de Provençals eingemeindet wurde, welche seitdem den größten Teil des Bezirkes Sant Martí bilden. Zudem gibt es in den Stadtteilen noch einige Strukturen, die an den alten Ort Poblenou erinnern. So verläuft die Rambla del Poblenou noch immer durch das ehemalige Zentrum und wird auch noch heute von vielen Läden gesäumt. Auch der historische Gruffriedhof mit vielen Schiebegräbern befindet sich in El Poblenou.

4.5.3 Blockprofil

Der Superblock Poblenou liegt im Südwesten des Bezirks Sant Martí. In direkter Nachbarschaft zum Superblock befindet sich der Campus del Poblenou der Universität Pompeu Fabra, das Design Museum Barcelona am Plaça de les Glòries Catalanes, die Rambla del Poblenou und weitere Sehenswürdigkeiten. Der Block wird begrenzt durch die Straßen Carrer de Tànger im Nordwesten, die Carrer de la Llacuna im Nordosten, sowie die Carrer de Pallars im Südosten und Carrer de Badajoz im Südwesten. Die vier Straßen, die von einer Verkehrsberuhigung durch den Superblock betroffen sind, sind die Carrer de la Ciutat de Granada und Carrer de Roc Boronat, jeweils von Nordwest nach Südost verlaufend, sowie die Carrer de Sancho Àvila und Carrer de Almogavers von Südwest nach Nordost. Zusätzlich werden die drei Blocks an der Carrer de Pallars zusätzlich noch durch die Straße Carrer de Pere vom südlichen Ende des ersten Blocks zum nördlichen Ende des dritten Blocks durchkreuzt. In dieser Hinsicht ist der Block ein fast idealtypischer Superblock, da er aus neun, also 3x3, Blocks in einem Quadrat besteht, jedoch noch von der Carrer de Pere

durchkreuzt wird. Außerdem führen die Einbahnstraßen, welche den Superblock begrenzen nicht einmal im Kreis um den Block herum, wie es ursprünglich der Plan für alle Superblocks war, sondern die Straßen Llacuna und Badajoz führen beide von Südost nach Nordwest am Block vorbei. An den öffentlichen Nahverkehr ist der Superblock im Süden über die Metrolinie L4 und im Westen über die Metrolinie L1, die Trambahnen T4, T5 und T6 sowie mehrere Buslinien angeschlossen.

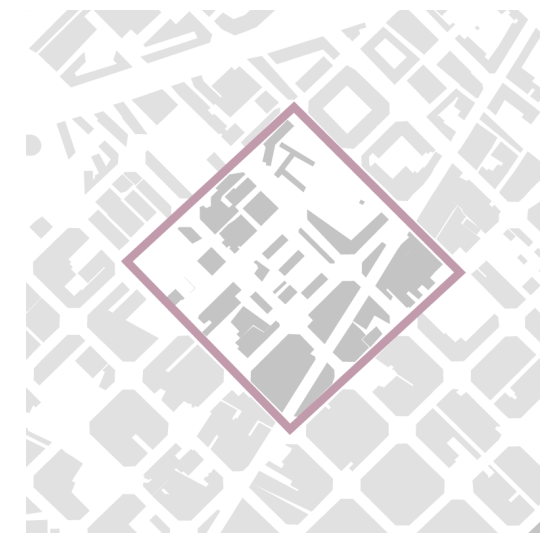


Abb.41 - Umgrenzung Superblock Poblenou,
Eigene Darstellung

Der Block ist eher untypisch für einen Superblock, da die Dichte im Vergleich zum Rest von Barcelona vergleichsweise gering und der Anteil an

4. Analyse 1: Barcelona

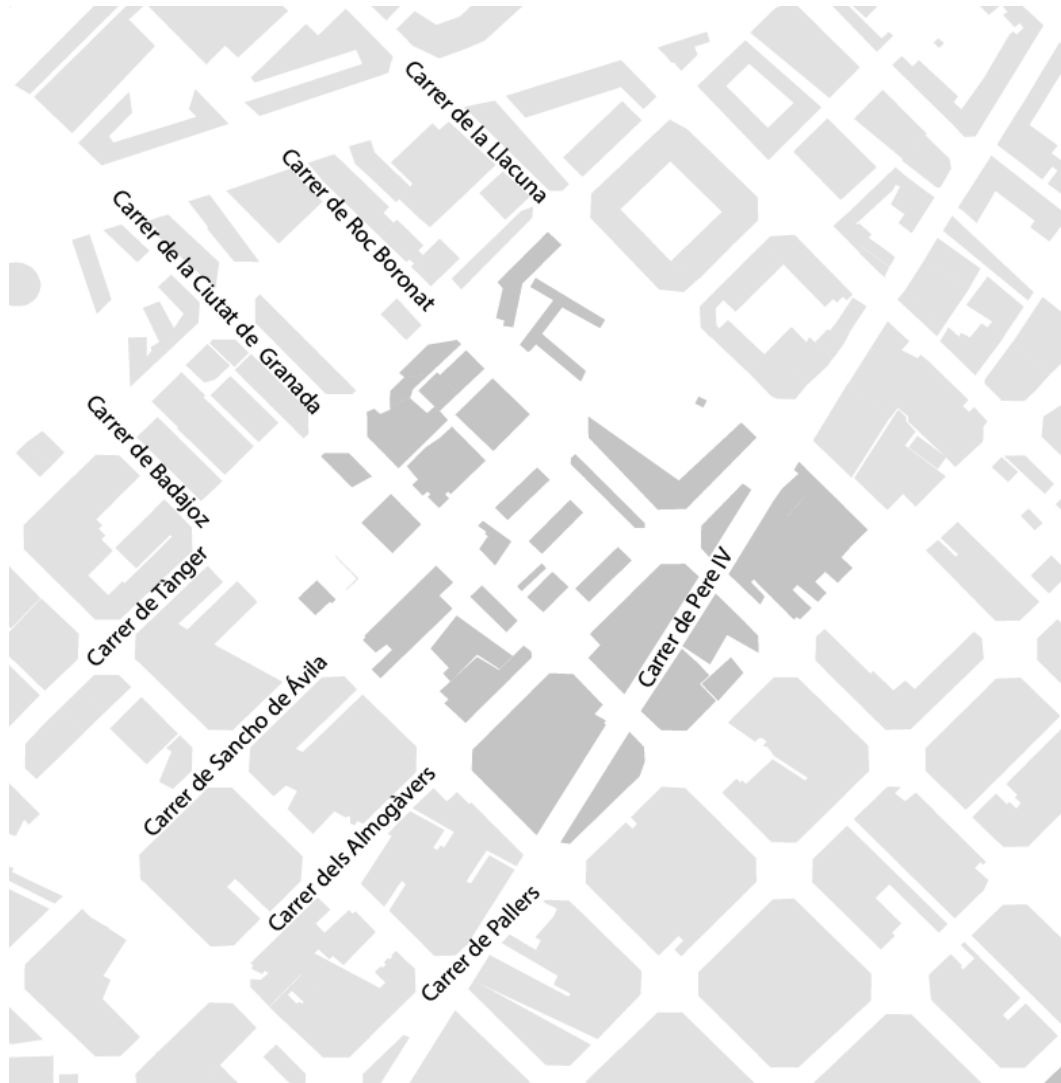


Abb.42 - Straßennamen Superblock Poblenou, Eigene Darstellung

Freiflächen im Bereich relativ hoch ist. Zudem ist das Gebiet durch viele Büros und große Unternehmen eher ein Arbeits-, als ein Wohngebiet. In dem Superblock befinden sich mit der Geschäftsstelle von „T Systems Ite Iberia“, einer Tochter der Telekom AG und dem Media Tic Gebäude, in dem

Teile der Universität Oberta de Catalunya, sowie mehrere Unternehmen ansässig sind, gleich zwei große Bürogebäude, die täglich viele Mitarbeiter*innen in das Quartier ziehen, sowie ein medizinisches Rehabilitationszentrum, welches von Patient*innen aus ganz Barcelona frequentiert wird. Des

Weiteren befindet sich dort noch ein Hotel, dessen Jahreszeiten abhängig schwankende Belegung auch die Zahl der Bewohner*innen schwanken lässt. Zusätzlich dazu gibt es im Superblock eine englische Schule und die Kongzi Schule, welche Mandarin Sprachkurse anbietet und sich zum Ziel gesetzt hat, Brücken zwischen der chinesischen und der katalanischen Kultur zu schlagen (Fundació Educativa Xinesa (o.J.)). In der nördlichen Ecke des Superblocks befindet sich außerdem noch das Can Framis Museum für moderne Kunst, welches von einer großzügigen Grünanlage umgeben ist. Dadurch kommt es tagsüber zu deutlich mehr Verkehr in der Gegend, als in den Abendstunden, da die Angestellten der ansässigen Unternehmen und die Schüler*innen der Schulen, sowie die Studierenden der Universitäten und die Besucher*innen des Museums den Superblock wieder verlassen, um nach Hause zu gelangen.

4.5.4 Prozessablauf

Im Februar 2015 stellte die Stadt Barcelona die Ergebnisse der Voruntersuchung zur Umsetzung eines Superblocks in Poblenou vor. Untersucht wurde dabei ein Gebiet von drei mal

drei Blocks im Stadtteil El Poblenou, südlich an die Avinguda Diagonal angrenzend und von der Rambla del Poblenou durchquert werdend. Es wurden umfangreiche Untersuchungen durchgeführt, welche die aktuelle Situation im Bezug unter anderem auf Dichte, Flächennutzung, Sozialstruktur, öffentliche Räume, Grünräume und Biodiversität, CO²-Ausstoß und Energieverbrauch sehr genau analysiert haben (Ajuntament de Barcelona (2015)). Dann wurde der Block jedoch drei Blocks südwestlich der eigentlichen Planung umgesetzt, ohne, dass erneut eine derart aufwändige Voruntersuchung durchgeführt wurde (Ajuntament de Barcelona (2016) [1]). Es gibt zwar keine öffentliche Stellungnahme der Stadt, weshalb diese Verlegung stattgefunden hat, die Interviewpartner*innen des Collectiu Superilla Poblenou gaben jedoch an, dass es darauf zurückzuführen sein könnte, dass ohnehin geplante Bauarbeiten den Bereich bereits beruhigten und es dadurch zu weniger Widerstand gegen das Projekt kommen würde. Auch der Interviewpartner von BCNecologia, Francisco Cardenás, bestätigte, dass die Verlegung auch deshalb vorgenommen wurde, weil in dem neuen Gebiet eine geringere Dichte herrscht und deshalb auf we-

4. Analyse 1: Barcelona

niger Widerstand gegen den Superblock gehofft wurde. Die Umsetzung des Superblocks im September 2016 wurde ohne vorherige Ankündigung und über Nacht durchgeführt. Die Verantwortlichen änderten in dieser ersten Umsetzungsphase lediglich die Straßenführung, sodass die Straßenräume zunächst gleich blieben, der KFZ-Verkehr jedoch im Block nur noch je zweimal rechts abbiegen konnte und dann den Block wieder verlassen musste. Nachdem die Verkehrsführung geändert wurde, wurde die Partizipation aufgenommen. Zuerst wurden auf den neu geschaffenen Plätzen der ehemaligen Kreuzungsbereiche Projekte von Studierenden umgesetzt. Dabei wurde ein Platz der Demokratie geschaffen, auf dem im weiteren Verlauf Diskussionsrunden zur weiteren Umsetzung stattfanden. Zudem wurde ein temporärer Spielplatz für Kinder von den Student*innen gebaut und weitere kleine Interventionen zur Belebung des öffentlichen Raumes installiert. Die Interventionen der Studierenden hatten allerdings nur etwa zwei Wochen Bestand, bevor sie zum Teil durch Vandalismus zerstört und nicht wieder aufgebaut wurden (vgl. Interview mit Collectiu Superilla Poblenou).

Im September veranstaltete der Stadtrat mehrere Angebote, bei denen Interessierte ihre Anmerkungen zum Superblock in Poblenou oder zum Superblockprojekt der Stadt insgesamt abgeben konnten. Am 12., 16., 17. und 22.09.2016 fanden öffentliche Debatten auf der Kreuzung der Straßen Ciutat de Granada und Almogavers statt. Zusätzlich fand am 22. auch noch ein Treffen mit Vertreter*innen von Organisationen, Unternehmen, den Schulen und der Universität Pompeu Fabra (UPF) mit Vertreter*innen des Stadtrates statt, um die Anmerkungen dieser direkt einholen zu können. Vom 05.09.2016 bis zum 28.09.2016 konnten Anmerkungen auch online in einer Vorschlagsbox des Stadtrates eingebracht werden. Auf diese Weise wurden 105 Beiträge gesammelt, die zum Teil Anmerkungen zum Superblock in Poblenou waren, zum Teil aber auch das Projekt als gesamtstädtisches Konzept betrafen. Es gab jedoch auch Sammelstellen für Anmerkungen zum Superblock im Planungsgebiet in Poblenou. Vom 19.09. bis zum 28.09.2019 konnten Beiträge an der Informations- und Sammelstelle in der Lobby des MediaTic Gebäudes und in dem mobilen Sammelwagen auf den Straßen des Superblocks abgegeben werden. Auf

diesem Weg wurden insgesamt 169 weitere Beiträge zum Superblock in Poblenou gesammelt. Am 28.09.2016 gab es eine offene Konferenz im Auditorium der UPF, welche von 240 Teilnehmer*innen besucht wurde und bei der 91 weitere Fragebögen eingesammelt wurden (Ajuntament de Barcelona (2016) [2]).

Am 13.10.2016 fand eine weitere Beteiligungsveranstaltung statt, bei der die Ergebnisse der im September gesammelten Beiträge vorgestellt wurden. Dabei wurden vorrangig die Themen „Verkehr“ und „Verkehrsführung“ behandelt. Es wurden die gesammelten Beiträge zu den einzelnen Unterthemen zu kurzen Anmerkungen zusammengefasst. Den Anmerkungen wiederum wurde beigefügt, in welchem Stand der Planung sich dieser befindet. Dabei wurde mitgeteilt, ob die Anmerkung bereits umgesetzt ist, sich in der Debatte oder noch in der Machbarkeitsstudie befindet. Zudem hat der Stadtrat noch neue eigene Anmerkungen vorgestellt. Zum Ende der Veranstaltung wurde noch das weitere Vorgehen in der Zusammenarbeit des Stadtrates mit den Bürger*innen und Organisationen thematisiert. Dabei wurde eine Follow-Up-Kommission eingesetzt, die sich in regel-

mäßigen Sitzungen mit dem Stadtrat austauscht. Mitglieder*innen dieser Kommission sind der Zusammenschluss der vom Superblock Betroffenen, das Kollektiv Superblock Poblenou, die Nachbarschaftsvereinigung von Poblenou, das 22@Network, die Taula EixPere, die Universität Pompeu Fabra, die Schulen, das Distrikt Forum, Geschäftsinhaber*innen und Gewerkschaften (Ajuntament de Barcelona (2016) [3]).

Am 25.10.2016 fand eine weitere öffentliche Veranstaltung zu den Themen „Autoverkehr“, „öffentlicher Verkehr“, „Radverkehr“ und „Parken“ sowie „Be- und Entladezonen“ statt. Auf dieser Veranstaltung wurden die aktuellen Situationen analysiert und diskutiert, sowie erste Entwürfe zur Gestaltung der Straßen und der Verortung neuer Fahrradstationen und Parkplatzsituation vorgestellt (Ajuntament de Barcelona (2016) [4]). In der darauffolgenden Veranstaltung am 16.11.2016 wurden die Straßen und der öffentliche Raum thematisiert. Dabei wurde das Gesamtkonzept der Gestaltung für den Superblock vorgestellt und diskutiert. Einzelne Interventionen in den zwei unterschiedlichen Phasen wurden durch Bilder und Visualisierungen veranschau-

4. Analyse 1: Barcelona

licht. Zudem wurde die Gestaltung der einzelnen Straßenabschnitte in der ersten Umsetzungsphase detailliert vorgestellt. Des Weiteren wurden die Pläne für den Neubau von 68 Sozialwohnungen im zentralen Block des Superblocks vorgestellt und erste Ideen für die Gestaltung des den Neubau umgebenden Dolors Piera Platzes veröffentlicht. Dabei wurde eine Bauzeit von etwa zwei Jahren angegeben (Ajuntament de Barcelona (2016) [5]).

Die nächste Veranstaltung fand am 29.11.2016 statt. Auf der Beteiligungsveranstaltung wurden die endgültigen Entwürfe für die Freiraumgestaltung der ersten Umsetzungsphase vorgestellt und die Planung für den Neubau, vor allem der Außenanlagen, auf dem Dolors Piera Platz. Dabei wurden vier Varianten der Freiraumplanung vorgestellt und diskutiert, sowie mögliche Gestaltungselemente in Form von Bildern vorgestellt (Ajuntament de Barcelona (2016) [6]).

Am 12.01.2017 wurde die endgültige Verkehrsführung vorgestellt. Im Gegensatz zu der zu Beginn vorgestellten Führung gab es einige Änderungen, die auf Drängen einiger Organisationen eingefügt wurden. Es

gibt nun einen Straßenabschnitt auf der Carrer de Sancho Àvila, der komplett für den Autoverkehr gesperrt ist, während auf der Straße Roc Boronat geradeaus durch den Superblock hindurch gefahren werden kann. Auf dieser Veranstaltung wurden auch die ersten Entwürfe für die Straßenraumgestaltung der zweiten Umsetzungsphase vorgestellt und konnten diskutiert werden. Zudem teilte der Stadtrat mit, welche Meilensteine im folgenden Jahr erreicht werden sollten. Noch im Januar sollte die festgelegte Verkehrsführung auch umgesetzt, sowie die taktischen Interventionen der ersten Umsetzungsphase installiert werden. Darauf folgend im Frühjahr 2017 sollten die Kinderspielplätze und die neue Straßenmöblierung aufgebaut werden, sowie die Bauarbeiten zu den Sozialwohnungen auf dem Dolors Piera Platz beginnen. Ab Herbst 2017 sollte mit dem Bau der Freianlagen am Dolors Piera Platz begonnen werden, die Umstrukturierung des Abschnitts auf der Straße Almogavers zwischen den Straßen Roc Boronat und Llacuna sollte abgeschlossen sein und die Zugänge in den Superblock sollten umgestaltet werden. Als letzten Meilenstein gab der Stadtrat für Januar 2018 an, dass mit den Arbeiten zur

strukturellen Umgestaltung der Straßen im Superblock begonnen werden sollte. Dabei sollten Anwohner*innen und Nachbar*innen mitbestimmen dürfen, welche Abschnitte zuerst umgestaltet werden sollten (Ajuntament de Barcelona (2017) [11]).

Am 30.01.2017 wurde mit den angekündigten Arbeiten begonnen. Die angepasste Verkehrsführung wurde umgesetzt und die taktischen Interventionen durch Markierungen auf dem Boden und das Aufstellen von Pflanzkübeln und das Pflanzen von Bäumen umgesetzt (Ajuntament de Barcelona (o.J.) [10]).

Erst am 15.02.2017 gab es die nächste öffentliche Beteiligungsveranstaltung, bei der vier mögliche Szenarien vorgestellt wurden, mit denen die Umsetzung der zweiten Phase beginnen sollte. Die vier Bauabschnitte wurden mit jeweiligen Vor- und Nachteilen vorgestellt und konnten diskutiert werden. Es wurde jedoch klargestellt, dass nur die Reihenfolge zur Diskussion stand, alle vier Bauabschnitte sollen früher oder später umgesetzt werden. Im Anschluss an die Diskussion wurden vier Varianten der Gestaltung des Dolors Piera Platzes vorgestellt und diskutiert

(Ajuntament de Barcelona (2017) [12]). Am 05.10.2017 wurde die vorerst letzte aktive Beteiligungsveranstaltung durchgeführt. Dabei wurde der öffentliche Verkehr thematisiert und die Platzierung neuer Bushaltestellen zur Debatte gestellt. Außerdem wurden die Ziele der Umbaumaßnahmen auf der Straße Almogavers vorgestellt und weitere Straßenumbauten in Form von Visualisierungen verständlicher gemacht. Auch die Gestaltung der Zugänge zum Superblock war Thema bei dieser Veranstaltung, bei der für jeden Zugang Entwürfe vorgestellt wurden. Gleichzeitig wurde mit Querschnitten die zukünftige Gestaltung der Straßenräume erneut verdeutlicht und mit einigen Zahlen zu Parkplätzen, Grünflächen und Mobiliar die Veränderungen durch den Superblock hervorgehoben (Ajuntament de Barcelona (2017) [13]).

Die letzte öffentliche Informationsveranstaltung zum Superblock in Poblenou fand am 24.01.2018 statt. Dabei wurden jedoch lediglich bis dahin getätigte Arbeiten vorgestellt und die Umsetzung in verschiedenen Gebieten erläutert, sowie die Planung für einige Abschnitte vorgestellt, ohne diese allerdings zu diskutieren (Ajuntament de Barcelona (2018) [9]).

4. Analyse 1: Barcelona

Vergleich Kennzahlen vor und nach Implementation Superblock Poblenou

Kennzahl	vorher	nachher
öffentlicher Raum	28.457m ²	41.775m ²
Bänke	36	385
Spielplatzflächen	0m ²	538m ²
Barrierefreiheit	99,4%	99,4%
Parkplätze	575	341
Fahrradabstellplätze	163	145
Bäume	500	712
Erdgeschossnutzungen	48	85

(Centre de Cultura Contemporània de Barcelona (o.J.))

Seit dem 30. September 2017 wurden im Superblock Poblenou 13.318 m² öffentliche Fläche für die Nutzung durch Bürger*innen neu geschaffen, sodass jetzt eine Gesamtfläche von 41.775 m² nutzbar ist. Um die Nutzung dieser Flächen attraktiver zu gestalten, wurden 349 neue Bänke und Tische aufgestellt, sowie zwei neue Spielplätze für Kinder geschaffen, die jetzt auf 538 m² spielen können. Die Spielplätze befinden sich beide auf ehemaligen Straßenkreuzungen und werden von Kindern, besonders zu Pausenzeiten der Schulen im Superblock, intensiv genutzt. Damit die Bänke und Tische auch im Sommer genutzt werden können, wurden neue Bäume gepflanzt oder in Pflanzkübeln aufgestellt, um Schatten zu spenden, aber auch um die Begrünung des Superblocks zu verbessern. Die Zahl der in

den Boden gepflanzten Bäume stieg von 500 auf 586 und zusätzlich wurden 126 Bäume in Pflanzkübeln aufgestellt. Insgesamt stehen nun 712 Bäume im Superblock von Poblenou. Die Parkplätze wurden derweil recht drastisch reduziert und vor allem durch Be- und Entladezonen für die Geschäfte ersetzt, sowie Kurzparkzonen für Taxis vor dem Hotel und Krankenwagen vor der Physioklinik. Von den ursprünglich 575 Parkplätzen sind nur noch 341 erhalten, von denen jedoch 60 in Be- und Entladezonen liegen und 25 für Taxis, Krankenwagen oder ähnliches reserviert sind. Gab es vor dem Superblock noch 401 kostenfreie Parkplätze, so sind es jetzt nur noch 73, wohingegen die Zahl der kostenpflichtigen Parkplätze der grünen Zone von 104 auf 154 und die der blauen Zone von 9 auf 29 gestiegen

sind. (Für eine ausführliche Erklärung des Parkplatzsystems in Barcelona siehe Abschnitt 4.1 Stadtprofil Barcelona) Auch der Geräuschpegel des Straßenlärms ist innerhalb des Superblocks deutlich zurückgegangen. Auf den Nachbarschaftsstraßen fiel der Pegel von 67,3 dB um 5,4 dB auf nur noch 61,9 dB. Auf den lokalen Straßen fiel der Pegel nicht ganz so deutlich, aber immer noch um 3,6 dB auf nur noch 62,3 dB. Lediglich auf den den Superblock umgebenden Hauptstraßen stieg der Geräuschpegel etwas an. Dort herrschen jetzt 68,3 dB statt der vorher gemessenen 66,9 dB (Centre de Cultura Contemporània de Barcelona (o.J.)). Das liegt daran, dass der Verkehr auf den vier umgebenden Straßen um 2,6% zugenommen hat. Gleichzeitig fiel jedoch die Zahl der im Superblock fahrenden Fahrzeuge um 58% (Public Space (2019)).

Die Effekte des Superblocks sind also schon nachweislich spürbar und das, obwohl noch längst nicht alle Maßnahmen umgesetzt sind. So ist, entgegen des Zeitplans im Januar 2018 mit den Bauarbeiten zur Umstrukturierung zu beginnen, der Abschnitt der Straße Almogavers zwischen den Straßen Roc Boronat und Llacuna nachwievor der einzige Bereich,

in dem die temporären Maßnahmen in strukturelle Maßnahmen, und damit dauerhaft, umgesetzt wurden. Auch der Bau der Sozialwohnungen am Dolors Piera Platz ist noch nicht abgeschlossen, genauso wie der Dolors Piera Platz selbst erst zu einem kleinen Teil fertiggestellt und freigegeben wurde. Dennoch werden die bestehenden Interventionen intensiv genutzt und die Straßen mit Leben gefüllt. Insofern hat der Superblock, wenn auch im noch unfertigen Zustand, das ausgegebene Ziel erreicht und den Straßenraum mit neuen Qualitäten für die Bürger*innen nutz- und erlebbar gemacht.

4.5.5 Raumbewertung

Die Raumbewertung in Poblenou wurde von zwei Mitgliedern der Projektgruppe parallel zur Verkehrszählung im Superblock durchgeführt. Dabei wurde der gesamte Superblock in die Beobachtung einbezogen, auch wenn nicht alle Bereiche gleichzeitig beobachtet werden konnten. Die Raumbewertung begann genau wie die Verkehrszählung um 06:00 Uhr morgens und endete um 19:00 Uhr abends. Um die Zusammenfassung der Ergebnisse übersichtlicher zu gestalten, werden die jeweiligen Beob-

4. Analyse 1: Barcelona

achtungen stundenweise dargestellt. Zwischen 06:00 und 07:00 Uhr war es noch dunkel und frisch, deshalb waren noch sehr wenige Menschen im Superblock unterwegs. Einige wenige verließen ihre Wohnungen und den Superblock und einzelne, zu meist ältere Personen, saßen auch zu so früher Stunde auf den Bänken, die im Superblock aufgestellt wurden. Auch eine Person, die zwei Hunde ausführte, viel auf, da die beiden Hunde laut bellten und augenscheinlich einen Kampf austrugen. Auffällig war ein Fitnessstudio, welches auch am frühen Morgen schon einige Besucher*innen hatte, die dort ankamen. Es konnte beobachtet werden, dass einige der Fahrzeuge sich nicht an die Verkehrsführung hielten und an den Kreuzungen falsch abbogen.

Zwischen 07:00 und 08:00 Uhr ging die Sonne auf, es war jedoch weiterhin kühl und etwas windig. Auch in dem Zeitraum wurden einige Fahrzeuge beobachtet, welche an den Kreuzungen nicht der Verkehrsführung folgten und falsch abbogen. Zu dieser Zeit begannen auch Straßenreiniger*innen damit, den Müll, der scheinbar vielfach auf den Boden geworfen wurde, aufzusammeln und die Straßen zu reinigen. Der gesammelte

Müll wurde dann mit einem kleinen Fahrzeug eingesammelt und abtransportiert. Zudem waren deutlich mehr Fußgänger*innen im Superblock unterwegs und vor dem Rehabilitationszentrum warteten einige Menschen auf die Öffnung des Gebäudes.

Zwischen 08:00 und 10:00 Uhr waren weiterhin viele Fußgänger*innen unterwegs und auch in den Stunden gab es wieder Fahrzeuge, welche die Verkehrsführung an den Kreuzungen missachteten. Auch gab es die ersten Krankenwagen, die mobilitätseingeschränkte Personen zum Rehabilitationszentrum fuhren oder von dort wieder abholten.

Zwischen 10:00 und 11:00 Uhr waren weniger Menschen als in den Stunden zuvor auf den Straßen unterwegs. Es gab nach wie vor Missachtungen der Verkehrsführung an den Kreuzungsbereichen und vor der Physioklinik warteten einige Personen. Die Bänke im Superblock, welche in der Sonne standen, wurden in dieser Zeit gut genutzt und es gab einige Transporte zum Rehabilitationszentrum.

Zwischen 11:00 und 12:00 Uhr war es recht ruhig im Superblock. Es waren wenige Menschen unterwegs, es gab

jedoch mehr Falschfahrer*innen als in den Stunden zuvor, welche die Verkehrsführung an den Kreuzungen missachteten und falsch abbogen.

Ab 12:00 Uhr waren die Straßen wieder belebter und bis 13:00 Uhr konnten viele Menschen beobachtet werden, die das Straßenmobiliar für ihre Mittagspause nutzten und einige, die dabei Bier tranken. Auch auf den Spielplätzen waren in der Zeit viele Kinder, da die angrenzende Schule zu der Zeit vermutlich Pause hatte. Nach wie vor missachteten einige Fahrzeuge die Verkehrsführung an den Kreuzungen, was zu Konfliktsituationen mit den spielenden Kindern und den Personen in ihrerer Mittagspause führte. Auch zur Mittagszeit gab es einige Transporte von Personen zum Rehabilitationszentrum.

Zwischen 13:00 und 14:00 Uhr saßen noch immer einige Menschen auf den Bänken in der Sonne, rauchten, aßen und machten Pause. Erneut gab es einige Falschfahrer*innen, unter anderem auch Lieferfahrzeuge, welche ihren Weg durch den gesperrten Bereich der Kreuzung fortsetzten.

Ab 14:00 Uhr wurde das Café an der Kreuzung von Roc Boronat und San-

cho Àvila stark besucht, da Eltern dort Getränke zu sich nahmen, während die Kinder auf dem angrenzenden Spielplatz spielten. Auch in der Stunde bis 15:00 Uhr gab es wieder Fahrzeuge, die an den Kreuzungen falsch abbogen.

Zwischen 15:00 und 16:00 Uhr konnten viele Eltern beobachtet werden, die sich mit ihren Kindern an den Spielplätzen trafen und das umliegende Straßenmobiliar nutzten, während die Kinder spielten. Zudem wurden die Picknicktische von mehreren Gruppen genutzt, von denen eine vermutlich einen Geburtstag feierte. Auch in dieser und der darauf folgenden Stunde gab es Autofahrer*innen, die an den Kreuzungen die eigentlich gesperrten Bereiche durchquerten.

Ab 16:00 Uhr wurden zudem erneut die Straßenreiniger*innen beobachtet, welche die Straßen reinigten. Nach wie vor befanden sich viele Kinder auf den Spielplätzen und auch das umliegende Mobiliar wurde weiterhin intensiv genutzt. Vor der Schule sammelten sich einige Eltern und unterhielten sich, während sie auf das Ende des Unterrichts warteten. Zudem konnte beobachtet werden, dass einzelne Personen für kurze Unter-

4. Analyse 1: Barcelona

haltungen mit anderen stehen blieben und nach kurzer Zeit ihren Weg fortsetzten. Wie schon häufiger beobachtet, gab es erneut einige Transporte zum Rehabilitationszentrum. Neben den immer wieder auftretenden Falschfahrer*innen auf den Plätzen wurden in dem Zeitraum bis 17:00 Uhr auch eine falsch fahrende Person in einer der Straßen beobachtet, sowie ein Motorroller der entgegen der Fahrtrichtung und auf dem Fußweg unterwegs war.

Zwischen 17:00 und 18:00 Uhr wurde es ruhiger im Superblock. Die Spielplätze leerten sich langsam und auch das Straßenmobiliar wurde weniger genutzt. Ab Sonnenuntergang waren nur noch sehr wenige Menschen zu Fuß im Superblock unterwegs. Zwischen 18:00 und 19:00 Uhr wurde erneut ein Fahrzeug beobachtet, dass sich nicht an die Verkehrsführung im Bereich der Kreuzung hielt und falsch abbog.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die verschiedenen Angebote zur Nutzung des neuen Freiraumes sehr gut angenommen werden. Verschiedene Gruppen nutzten die Angebote auf unterschiedliche Weise und füllten den Superblock mit Leben. Auch

die Kommunikation der Menschen, die sich auf der Straße begegneten wirkte locker und entspannt. Es entstand eine angenehme und entspannte Atmosphäre. Einzig die vielen Falschfahrer*innen störten.

Da die Interventionen noch nicht dauerhaft umgesetzt sind, bestehen weiterhin Möglichkeiten für motorisierte Fahrzeuge die Kreuzungen zu passieren. Dadurch entstehen neue Konfliktpunkte, die bei der weiteren Umsetzung berücksichtigt werden müssen und für die es praktikable Lösungen zu finden gilt.

4.5.6 Expert*inneninterviews

In Barcelona wurden Interviews mit verschiedenen Akteur*innen geführt, die an der Planung, Umsetzung oder Evaluation des Superblocks von Poblenou beteiligt waren. Eines der Interviews wurde mit Antoni Oliva geführt, CEO des 22@Network. Dieser gab an, dass Poblenou eine Art Test-Superblock für die Stadt Barcelona gewesen sei, in dem erprobt wurde, welche Interventionen gewünscht und genutzt wurden und wie das Vorgehen bei der Umsetzung weiterer Superblocks sein könnte, um die Akzeptanz für das Projekt zu schaffen. Zudem

kritisierte er, dass nicht einmal die Distriktverwaltung Sant Martí Einfluss auf die Planungen zum Superblock in Poblenou hatte, sondern die Planung und Umsetzung einzig vom Stadtrat ausging und erst nach der Implementierung im September 2016 auch andere, unter anderem auch das 22@Network, beteiligt wurden. Pep Sala, Präsident der Nachbarschaftsvereinigung von Sant Antoni erwähnte auch, dass sowohl der Superblock von Sant Antoni, aber vor allem der in Poblenou, Argumente dafür liefern sollte, dass die Superblocks nicht zum totalen Zusammenbruch des Verkehrs führten, damit danach auch das wichtigere Hauptargument der Luftqualität gehört werden und die Diskussion um den Superblock weniger emotional geführt werden kann. Dadurch wird der Eindruck eines Test-Superblocks gestärkt. Auch durch die Aussage von Francisco Cardenás, Head of Planning bei BCNecologia, dass mit der geringeren Dichte in dem jetzigen Gebiet des Superblocks die Hoffnung auf weniger Widerstand gegen das Projekt verknüpft war, verstärken den Eindruck. Carlos Dominguez Puig, vom Verkehrsplanungsbüro VAIC Mobility, sagte jedoch, dass die geringe Dichte auch gleichzeitig ein Problem für das Superblockprojekt insgesamt

sein könnte, weil der Effekt nicht so groß ist und weniger Menschen positiv vom Superblock betroffen sind. Wären mehr Menschen betroffen, wäre die Akzeptanz in der Bevölkerung bei den weiteren Superblocks vermutlich von Beginn an höher gewesen.

Allerdings kann bisher nur prognostiziert werden, wie sich die flächendeckende Einrichtung der Superblocks auf den Verkehr und die Luftqualität auswirkt. Im Interview mit Vertreter*innen des Collectiu Superilla Poblenou wurde erwähnt, dass ein Superblock keinen Effekt auf die ganze Stadt haben kann und ein wirklicher Unterschied erst ausgemacht werden kann, wenn mehrere Superblocks in einem Stadtteil umgesetzt werden. Auch Natalie Müller vom Forschungsinstitut ISGlobal plädierte für die flächendeckende Einführung der Superblocks, da die Autos sonst lediglich auf andere Strecken ausweichen würden und das Problem nur verlagert, aber nicht gelöst würde.

Durch die Interviews wurde deutlich, dass der Superblock zwar eine gute Idee ist, die Umsetzung aber noch weit entfernt von perfekt ist. Abgesehen von der bereits erwähnten sehr spät erfolgten öffentlichen Beteiligung,

4. Analyse 1: Barcelona

gaben auch die Interviewpartner*innen des Collectiu Superilla Poblenou an, dass es einige Verbesserungen gäbe. So wünschte man sich bisher vergeblich ein Sportfläche. Auch das Einbahnstraßensystem im Superblock wird in dem Interview infrage gestellt und der Vorschlag geäußert, dass der Verkehr auch in beide Richtungen fahren sollte, ohne jedoch eine eigene Spur für beide Richtungen zu markieren. Dadurch müssten die Autofahrer*innen von vornherein vorsichtiger fahren und würden sich eher an die Geschwindigkeitsbegrenzung halten.

Dazu kommt noch, dass bisher nur die taktischen Interventionen umgesetzt wurden und es so noch immer klar abgegrenzte Bereiche für den motorisierten und nichtmotorisierten Verkehr gibt. Das liegt laut Collectiu Superilla Poblenou vor allem daran, dass das Geld für die dauerhafte Umsetzung nicht vorhanden sei und deshalb nur im Zuge ohnehin geplanter Instandsetzungen realisiert werde. Dazu sagte Francisco Cardenas, dass die Umsetzung der taktischen Interventionen im gesamten Superblock von Poblenou lediglich etwa 60.000 Euro gekostet hätten, die dauerhafte Umsetzung aber etwa 1.000.000 Euro

für 100 Meter umgebaute Straße kosten würde.

Die zu spät begonnene Partizipation scheint jedoch nur für den aktuellen Standort des Superblocks zu gelten, da Maria Ojeda von bici hub erklärte, dass für den ersten Standort eine sehr gute Partizipation im Vorhinein stattgefunden hätte und auch die Interviewpartner*innen vom Collectiu Superilla Poblenou erwähnten, dass es Veranstaltungen gegeben hätte, die allerdings so gut wie niemand aus dem aktuellen Superblock besucht hatte. Mit der Partizipation nach der Umsetzung waren fast alle Interviewpartner*innen überwiegend zufrieden. Das Collectiu Superilla Poblenou hätte sich nur etwas mehr Klarheit darüber gewünscht, worüber bei den Veranstaltungen entschieden werden konnte und was schon festgelegt war. Es wurde jedoch auch zugegeben, dass sehr viele der Anregungen aus den Beteiligungsveranstaltungen umgesetzt wurden. Lediglich Angebote für Jugendliche und Heranwachsende fehlen noch im Superblock. Auch Francisco Cardenas erklärte, dass aus dem Verlauf der Partizipation von Poblenou die richtigen Schlüsse gezogen wurden und in Zukunft mehr lokales Wissen

in die Planung mit einfließen sollte. Zudem erwähnte er auch, dass den Bürger*innen vor allem das Gesamtkonzept näher erläutert werden müsse, um die Wichtigkeit des erwarteten Gesamtergebnisses herauszustellen.

Die Auswirkungen des Superblocks von Poblenou sind aber auch jetzt schon spürbar. Vor allem das Collectiu Superilla Poblenou berichtet von den Veränderungen die sich für die Anwohner*innen im Superblock ergeben haben. So ist es für die Anwohner*innen deutlich angenehmer sich im Superblock zu bewegen und auch für Fahrten außerhalb des Superblocks überlege man sich eher zweimal, ob man wirklich das Auto nehmen muss. Auch das Verhältnis der Bewohner*innen untereinander hat sich verändert. Durch den neu gewonnenen Freiraum lerne man die Nachbarschaft kennen und hat jetzt Freund*innen, die man vorher vermutlich nicht kennengelernt hätte. Die Belastung der Stadt mit Lärm und Schadstoffen wird außerhalb des Superblocks deutlich intensiver wahrgenommen, da die Ausgangssituation vor allem in Bezug auf Lärm im Superblock deutlich verbessert ist. Diese Veränderungen kommen jedoch nicht gänzlich ohne negative

Nebeneffekte aus. Die Gentrifizierung ist in Poblenou zu spüren, wenngleich im Inneren des Superblocks viele Sozialwohnungen sind, wodurch der Effekt etwas abgeschwächt wird. Doch auch die umliegenden Gebiete spüren die Folgen der Gentrifizierung, welche allerdings auch schon vorher im gesamten Bezirk zu spüren war, da dieser seit 2000 einen stetigen Aufwertungsprozess durchläuft. Laut mehreren Aussagen sollte das Argument der Gentrifizierung aber nicht als Bremse für die Entwicklung missbraucht werden, da bei einer flächendeckenden Umsetzung auch kaum mehr Unterschiede in der Qualität bestehen und die Gentrifizierung damit quasi ausgesetzt wird.

Zu guter Letzt stellte sich die Frage nach der Übertragbarkeit des Konzeptes auch auf Städte, die nicht das typische Rastermuster von Barcelona aufweisen. Dabei wurde uns von allen Gesprächspartner*innen gesagt, dass die Idee der Superblocks auf jeden Fall übertragbar wäre. Da ohnehin jedes Gebiet einzeln betrachtet werden muss und das Konzept auf die jeweiligen Gegebenheiten angepasst wird, sollte auch die Umsetzung ohne Raster möglich sein.

4. Analyse 1: Barcelona

4.5.7 Ergebnisse der Verkehrszählung

Die Vorgehensweise für die Verkehrszählung in Poblenou wurde im Methodik Kapitel unter 3.5 erläutert. Dieser Abschnitt legt die Ergebnisse dieser Verkehrszählung dar. Insgesamt wurden an diesem einen Wochentag rund um die ehemalige nordwestliche innere Kreuzung im Superblock von Poblenou über 24.000 Einzelbewegungen gezählt, in einem Zeitraum von 6:00 Uhr morgens bis 19:00 Uhr abends. Die Verkehrszählung fand an einem heiteren Tag Ende November statt, bei Tageshöchstwerten von ca. 18 Grad Celsius. Auch wenn der Superblock in Poblenou eindeutig nicht über die sonst typische hohe Dichte an Bebauung und damit einhergehende Aktivität und auch Mobilitätsaufkommen verfügt, so ist dieser doch Standort mehrerer Schulen und großer Büros (vgl. Profile Poblenou unter 4.5.3). Dadurch ergab sich werktags und auch am Wochenende eine verhältnismäßig rege Nutzung der von uns untersuchten ehemaligen Kreuzung, die darüber hinaus im Zuge der Implementierung des Superblocks zum Standort eines dringend benötigten Spielplatzes geworden war. Aus allen Tagesganglinien lässt sich der Ablauf eines klassischen

Arbeitstages eindeutig ablesen: der größte Teil der Menschen fängt zwischen 8:30 und 9:00 Uhr an zu arbeiten, macht zwischen 12:30 und 15:00 Uhr eine längere Mittagspause und verlässt das Quartier zwischen 17:30 und 19:00 Uhr. Der Lieferverkehr der LKWs findet antizyklisch in den Zeiten des geringen Verkehrsaufkommens am Vormittag statt. Auch ist festzustellen, dass zwischen 6:00 und 6:30 Uhr fast gar keine Bewegungen vorliegen, während durchschnittlich um 19:00 Uhr noch ein deutlich höheres Niveau an Bewegungen gehalten wird. In diesem Zuge wäre eine Untersuchung bis bspw. 23:00 Uhr sinnvoll gewesen, ließ sich allerdings aus kapazitären Gründen nicht umsetzen. Die Spitzenstunde liegt dabei bei allen Verkehrsarten im Zeitraum von 8:00 bis 9:00 Uhr, das Intervall mit den meisten Bewegungen immer von 8:45 bis 9:00 Uhr.

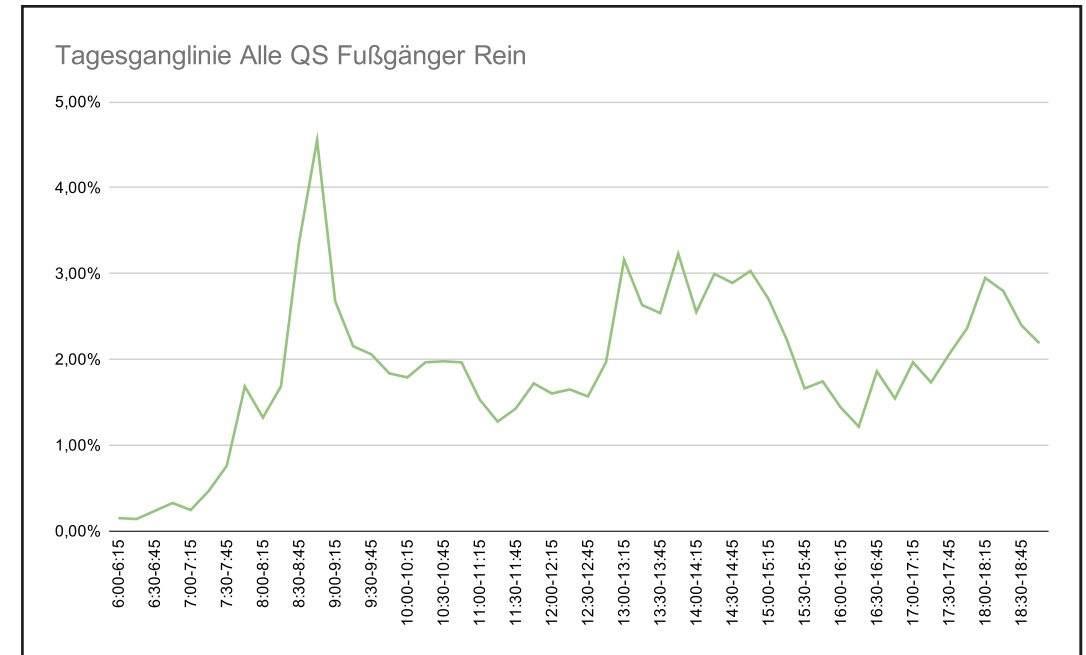


Abb.43 - Exemplarische Tagesganglinie aller Querschnitte für die Fortbewegungsart Fußgänger*innen in die Richtung „Rein“, s. Erläuterung unter 3.5, Eigene Darstellung

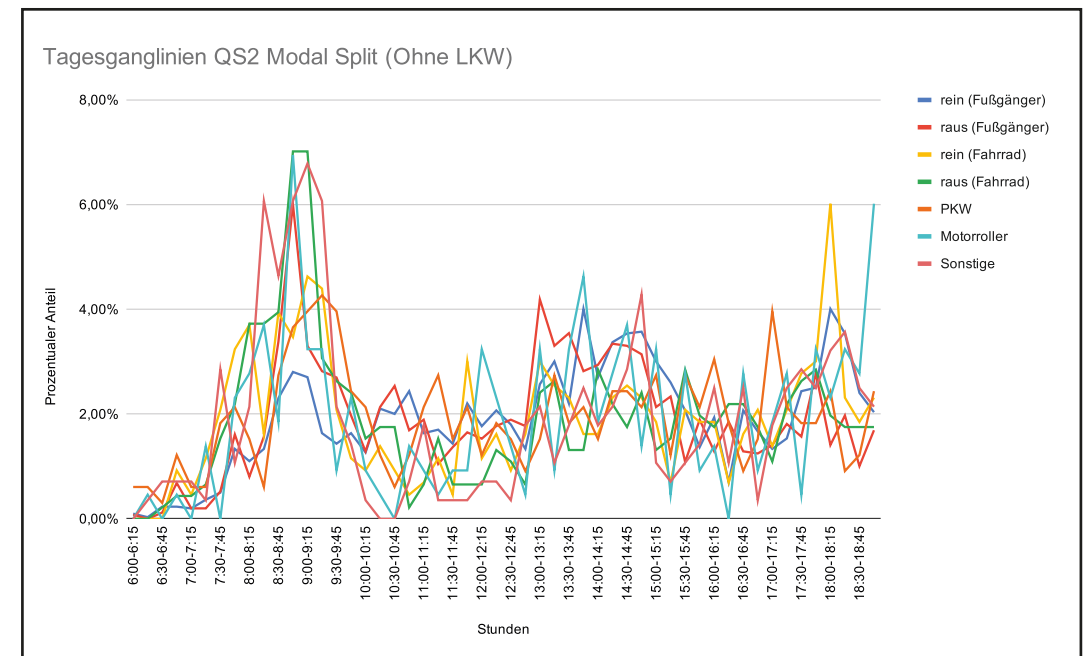


Abb.44 - Exemplarische Tagesganglinien des Querschnittes 2 für alle Fortbewegungsarten außer LKW, s. Erläuterung unter 3.5), Eigene Darstellung

4. Analyse 1: Barcelona

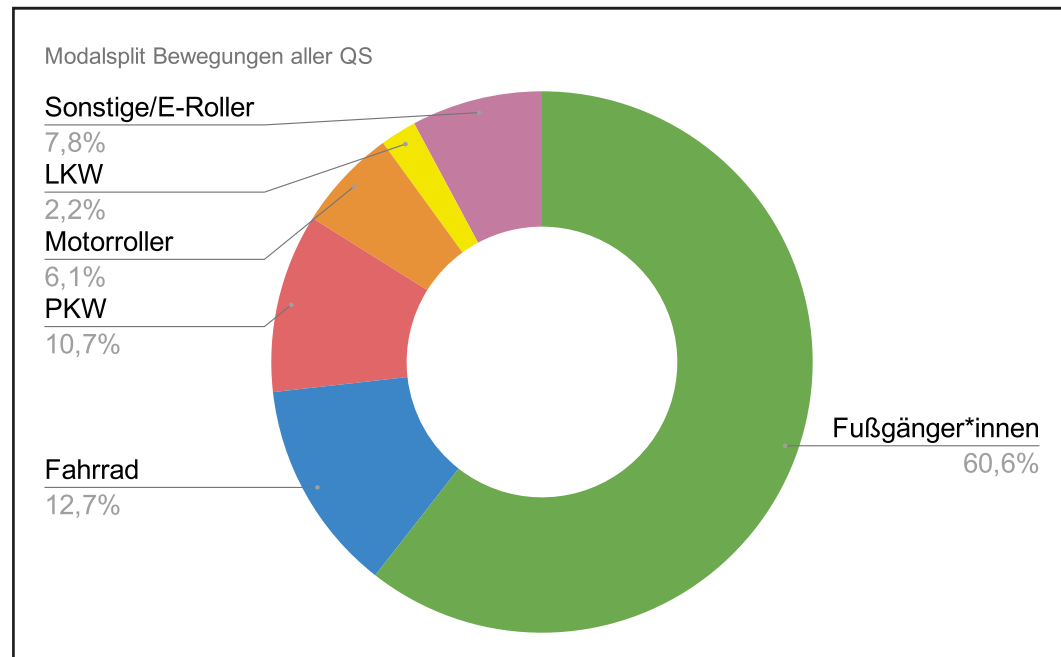


Abb.45 - Modal Split aller Querschnitte nach Fortbewegungsart, einfache Erfassung von Fuß- und Fahrradverkehr, n=14.110, Eigene Darstellung

Wesentlich ist in diesem Zuge auch die Darstellung der Verhältnisse der Einzelbewegungen der verschiedenen Fortbewegungsarten im Modal Split, um abschätzen zu können, wie diese verkehrsberuhigte Zone im Superblock genutzt und angenommen wird. Der prozentuale Modal Split gestaltet sich wie in Abb. 45 dargestellt. In der oben gezeigten Grafik werden die Bewegungen der Fußgänger*innen und der Radfahrer*innen nur einfach erfasst, d.h. nur in eine der beiden Richtungen, in diesem Fall „rein“, um die Anzahl der doppelt erfassten Bewegungen im Kreuzungsbereich zu

minimieren. Aufgrund der geringen Größe des durch die Querschnitte erfassten Gebietes (demnach also die Fläche, die innerhalb der vier Querschnitte liegt, ca. 2.000m²) kommt es sicherlich zu Mehrfachzählungen einzelner Verkehrsteilnehmer*innen, welche sich durch einen der Querschnitte rein in das Gebiet und durch einen andere Querschnitt wieder raus bewegen. Bis auf den zentralen Spielplatz generiert der Ort keinen Zielverkehr, sondern ist in erster Linie Durchgangsraum. Auffällig ist in diesem Zuge auch die überraschende Ähnlichkeit des Verkehrsverhaltens der

vier Querschnitte, wenn auch die absoluten Zahlen variieren. Wie schon in Abb. 45 deutlich, erfolgt der eindeutige Großteil der Bewegungen im Quartier zu Fuß, mit großem Abstand gefolgt von Fahrrad und PKW-Verkehr.

Aus den parallel zur Verkehrszählung durchgeführten Raubeobachtungen und den Anmerkungen über Verkehrsverstöße durch motorisierte Fortbewegungsmittel in der Verkehrszählung stachen mit 31 von 50 Nennungen Verstöße durch Linksabbiegen (anstatt ausschließlich Rechts in diesem Superblock) und somit das Durchfahren des Kreuzungsbereiches an unrechtmäßiger Stelle hervor, Motorroller und PKWs in besonderem Maße. Linksabbiegende E-Scooter wurden nicht erfasst. Diese Verstöße bieten durch die Platzierung des Spielplatzes im Zentrum des Kreuzungsbereiches ein besonders hohes Konfliktpotenzial. Räumliche Abspernung waren nur begrenzt vorhanden (vgl. Fotos der Kreuzung Abb. 15, 16 und 18). Die verbleibenden Nennungen bezogen sich überwiegend auf gegen die Fahrtrichtung verkehrende PKWs („Geisterfahrer“) und Motorroller, die auf dem Gehweg anstatt auf der Straße fahren. Auch diese beiden

Tätigkeiten bieten enorm hohes Konfliktpotenzial, das nur durch die eher geringen Durchschnittsgeschwindigkeiten im Superblock (regelmäßig 10 km/h, vgl. 4.2) gemindert wird. Die Anzahl der Nennungen über motorisierte Verkehrsteilnehmer*innen (E-Scooter ausgenommen), die mit deutlich erhöhter Geschwindigkeit im Superblock verkehren, war verhältnismäßig gering. Aus unseren Beobachtungen während der Verkehrszählung und an den anderen Tagen unseres Aufenthalts im Superblock, ergab sich zudem die Erkenntnis, dass das durch den Superblock implementierte Stadtmobiliar über den Tag hinweg von verschiedensten Nutzer*innengruppen genutzt wird; bereits ab 7:00 wurden die geschaffenen Aufenthaltsmöglichkeiten durchgängig für diverse Tätigkeiten genutzt. Diese Maßnahme lässt sich demnach positiv bewerten. Alle Grafiken finden sich im Anhang unter 11.1.

4. Analyse 1: Barcelona

4.6. Analyse Superblock Sant Antoni

Kennzahlen Bezirk Eixample

- Einwohner*innen: 264.874
 - Fläche: 7,46 km²
 - Grünflächen: 0,54 km²
- (Ajuntament de Barcelona (o.J.) [4])

4.6.1 Distriktprofil

Der Superblock von Sant Antoni liegt im Verwaltungsdistrikt (formal vergleichbar mit den Bezirken in Hamburg) von Eixample, welcher der zweite von zehn Verwaltungsdistrikten der Stadt Barcelona ist. Der Distrikt liegt zentral in der Stadt und wird umgeben durch die Distrikte Ciutat Vella, Sants-Montjuïc, Les Corts, Sarrrià-Sant Gervasi, Gràcia, Horta-Guinardó und Sant Martí. Zu dem Distrikt gehören sechs Stadtteile - Fort Pienc, Sagrada Família, Dreta de l'Eixample, L'Antiga Esquerra de l'Eixample, La Nova Esquerra de l'Eixample und Sant Antoni. Mit einer Fläche von ca. 750ha ist Eixample im Flächenvergleich zu den anderen Distrikten Barcelonas im Mittelfeld angesiedelt, die Distrikte Sants-Montjuïc und Gràcia markieren mit 2130ha, bzw 420ha die Enden dieses Spektrums (Ajuntament de Barcelona 2018 [4]). In dem

neu geschaffenen heutigen Stadtdistrikt Eixample wurden die Straßen bedeutend breiter und die Kreuzungen deutlich großzügiger gestaltet, als in der heutigen Altstadt und dem ehemaligen Stadtkern. Beispiel hierfür ist z.B. der Passeig de Gràcia, eine der Hauptverkehrsstraßen, die mit sechs Fahrspuren ausgestattet wurde. Zudem wurden die Blöcke an den Ecken um eine weitere Fläche ergänzt und somit eine oktagonale Form entworfen, sodass die Kreuzungsbereiche übersichtlicher wurden. Die Innenhöfe sind heute meist zugebaut, geplant waren sie als Freiflächen für die Anwohner*innen der Blöcke (Ajuntament de Barcelona (o.J.) [4]). Der Distrikt wird stark durch den motorisierten Verkehr geprägt und von zwei Hauptstraßen durchzogen. Die Gran Via de les Corts Catalanes durchzieht den Distrikt von Nordost nach Südwest und der Passeig de Gràcia führt gen Norden aus dem mittelalterlichen Stadtkern hinaus. An ihm liegen nicht nur viele noble Restaurants und Geschäfte, sondern auch mehrere Gebäude des katalanischen Architekten Antoni Gaudí. Gaudí gilt als einer der bekanntesten Vertreter des Modernisme, auch katalanischer Modernismus genannt, der sich in vielen Gebäuden des Eixample wiederfin-



Abb.46 - Bezirk Eixample, Eigene Darstellung

den lässt (Ajuntament de Barcelona o.J. [4]). Nur 7,8ha der Gesamtfläche des Distrikts sind für Fußgänger*innen priorisiert nutzbar. Zudem weist der Stadtdistrikt den geringsten städtischen Grünflächenanteil pro Kopf auf. Lediglich 1,9m² Grünfläche ste-

hen pro Einwohner*in in Eixample zur Verfügung. Damit liegt der Wert weit unter dem Durchschnitt Barcelonas (Ajuntament de Barcelona (o.J.) [4]).

4. Analyse 1: Barcelona

4.6.2 Stadtteilprofil

Der Stadtteil Sant Antoni ist einer der sechs Stadtteile des Eixample und ist am südlichen Rand des Distrikts zu finden. Umgeben wird er von den fünf Stadtteilen La Nova Esquerra de l'Eixample, L'Antiga Esquerra de l'Eixample, El Raval, El Poble-sec und der Parc Montjuïc, die zu verschiedenen Distrikten gehören. Abgegrenzt wird Sant Antoni durch vier Straßen mit unterschiedlichem Nutzungsgrad. Die Gran Via de les Corts Catalanes, die meist nur Gran Via genannt wird (übersetzt „Große Straße“), grenzt das Areal im Nordwesten ab und ist eine der wichtigsten Hauptverkehrsstraßen in Barcelona. Die fünfspurige, Einbahnstraße Gran Via de les Corts Catalanes wird auf der einen Seite durch eine zweispurige und auf der anderen Seite durch eine einspurige parallel verlaufende Einbahnstraße begleitet. Die zweispurige Einbahnstraße verläuft in dieselbe Fahrtrichtung wie die fünf Hauptspuren, die einspurige Seitenstraße in die entgegengesetzte. Getrennt werden die Seitenstraßen von der Hauptstraße durch breite Fußwege. Die Straße besitzt somit auf diesem Abschnitt acht Fahrspuren für den motorisierten Verkehr. Südlich grenzt die in beide Richtungen be-

fahrbare Avinguda del Paral·lel Sant Antoni des Stadtteils El Poble-sec ab. Hier verlaufen drei Fahrspuren in Richtung Osten und drei weitere Spuren in Richtung Westen. Östlich des Stadtteils liegt die Altstadt. Abgegrenzt werden die Gebiete durch die Ronda de Sant Pau, einer dreispurigen Einbahnstraße mit Parkstreifen an beiden Seiten, und der Ronda de Sant Antoni, einer ebenfalls dreispurigen Einbahnstraße mit beidseitigen Parkbereichen. Allerdings ist aktuell ca. die Hälfte der Straße komplett für den motorisierten Verkehr gesperrt und nur für Fußgänger*innen zugänglich, da während des Umbaus des nahegelegenen Mercat de Sant Antoni, einer großen Markthalle, eine provisorische Marktfläche aufgebaut wurde.

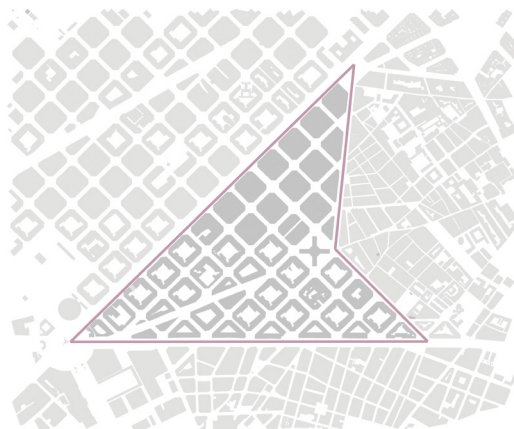


Abb.47 - Stadtteil Sant Antoni, Eigene Darstellung

Sant Antoni hat eine Fläche von circa 80,5 ha und nimmt damit knapp ein Neuntel der Fläche von Eixample ein. Von den 80,5 ha Gesamtfläche wird knapp die Hälfte für Wohnen genutzt. Außerdem befinden sich knapp 5,1 ha Grünflächen in dem Stadtteil. Mehr als ein Viertel der Stadtteilfläche (29,3 ha) nehmen Verkehrsflächen ein. In dem knapp 80,5 ha großen Stadtteil leben circa 38.090 Einwohner*innen, was einer Dichte von 473 Einwohner*innen/ha entspricht (Ajuntament de Barcelona 2018 [5]).

Der Name des Stadtteils stammt vom gleichnamigen Kloster, das im 15. Jahrhundert außerhalb der Stadtmauern Barcelonas gebaut wurde. Schon knapp zweihundert Jahre zuvor entstand in derselben Gegend der Markt von Sant Antoni. Auch dieser lag somit außerhalb der Stadtmauern. Der Markt verlieh den umliegenden Gebieten immer mehr Leben und auch Geschäfte siedelten sich an. Noch heute dient die Markthalle „Mercat de Sant Antoni“ als zentraler Treffpunkt und Einkaufsmöglichkeit für Anwohner*innen des Quartiers sowie der umliegenden Quartiere. Der Kreuzbau des Marktes, wie er es heute ist, wurde 1882 von den Architekten*innen Antoni Rovira i Trias und

Josep M. Cornet i Mas entworfen und umgesetzt. 2007 wurde der Markt in drei provisorische Zelte auf die zuvor geschlossene und begradigte Ronda de Sant Antoni verlegt und restauriert. Aufgrund von archäologischen Funden verzögerte sich die Bauzeit, sodass der Markt erst deutlich verspätet wieder zurück in die Halle verlegt werden konnte. Während des Umbaus wurden Teile der historischen Stadtmauer Barcelonas freigelegt. Außerdem wurde ein Parkhaus unter dem Markt geschaffen, das nicht nur den Marktbesucher*innen dient, sondern auch von Externen kostenpflichtig genutzt werden kann. Nicht nur der Mercat de Sant Antoni wird von Externen und Bewohner*innen zum Einkaufen genutzt, sondern auch die vielen kleinen Geschäfte in den umliegenden Straßen. Grund hierfür ist nicht nur die Vielfalt an Geschäften, sondern auch die direkte Nähe zum Stadtzentrum Barcelonas. Der Präsident der Nachbarschaftsvereinigung „Associació de Veïns i Veïnes de Sant Antoni“ Pep Sala hob im Interview hervor, dass zwischen den Geschäften, den Anwohner*innen aber auch den Vereinen eine enge Zusammenarbeit besteht. Das führt zu einem aktiven Vereinsleben in Sant Antoni sowie zu verschiedenen Straßenfesten und öf-

4. Analyse 1: Barcelona

fentlichen Veranstaltungen (Ajuntament de Barcelona o.J. [5]). 1929 änderte sich das Erscheinungsbild des Stadtteils enorm durch Umbauten aufgrund der Weltausstellung, die in diesem Jahr in Barcelona stattfand. Das großräumige Veranstaltungsgebäude der Weltausstellung liegt noch immer westlich von Sant Antoni. Während der Bauzeit wurden die Zugänge zum nahegelegenen Hausberg Montjuïc neu angeordnet. Hierfür wurde die Fußgänger*innenzone Avinguda de Mistral ausgebaut, die als Verbindung der inneren Stadt zum Montjuïc zählt (Ajuntament de Barcelona o.J. [5]).

Wie in nahezu der gesamten Stadt sind die Innenhöfe der Wohnblöcke in Sant Antoni nachverdichtet und zugebaut worden. Teils sind aber auch Sportplätze oder öffentlich zugängliche Höfe entstanden, die in den meisten Fällen allerdings gepflastert sind und nur wenig Grünflächen aufweisen. Bekannte Innenhöfe in Sant Antoni sind der „Tete Montoliu“, ein gepflasterter Hof mit verschiedenen tropischen Gewächsen, der Jardins dels Tres Tombs, ein ebenfalls gepflasterter Innenbereich eines Häuserblocks mit Sitzmobiliar und einem Spielplatz, sowie der „Càndida Pérez“,

einer der bekanntesten Innenhöfe des Viertels, an dem die Nachbarschaftsbibliothek angesiedelt ist. Der Càndida Pérez liegt unmittelbar an dem Superblock in Sant Antoni (Ajuntament de Barcelona o.J. [5]).

Mitten durch den Stadtteil führt die bereits genannte Avinguda de Mistral, die eine Querstraße vom Markt entfernt beginnt und in Richtung Plaza de España führt, der an der westlichen Spitze des Stadtteils liegt. Der Plaza de España ist ein wichtiger und siebenspuriger Verkehrskreisel, von dem aus fünf große Hauptstraßen in alle Richtungen der Stadt abgehen. Außerdem befindet sich hier der Zugang zum Gelände der Weltausstellung und zum Hausberg Montjuïc. Während die Straßen für den motorisierten Verkehr innerhalb von Sant Antoni dem für Barcelona typischen Schachbrettmuster entsprechen, durchbricht die Fußgänger*innenzone Avinguda de Mistral diese klare Blockstruktur mit hauptsächlich Einbahnstraßen. Bis auf die umliegenden und den Stadtteil abgrenzenden Hauptverkehrsstraßen, sind alle Straßen im Stadtteil zwei- bis dreispurige Einbahnstraßen mit Parkstreifen auf beiden Seiten. Im Jahr 2018 hatten 310 von 1.000 Einwohner*innen ein

eigenes Auto, 164 von 1.000 Einwohner*innen besaßen ein Motorrad oder einen Motorroller (Ajuntament de Barcelona 2019 [1]).

4.6.3 Blockprofil

Die Einführung der Superblocks in Sant Antoni ist besonders sinnvoll aufgrund der hohen Anzahl an Einwohner*innen, der begrenzt großen Fläche Sant Antonis und der damit verbundenen Einwohner*innendichte. Zudem weisen der Distrikt Eixample und der Stadtteil Sant Antoni einen hohen Grad an städtischer Vielfalt auf. Das Hauptziel in Eixample ist vor allem diese Vielfalt zu erhalten und unter Einbeziehung der Anwohner*innen mehr Grünräume in den Arealen zu schaffen und die Diversität des Stadtteils zu fördern. Pläne für eine Beruhigung des Stadtteils gab es von der Nachbarschaftsvereinigung Sant Antoni laut Pep Sala schon seit 20 Jahren, allerdings stießen sie bei der Stadt immer nur auf Ablehnung (Ajuntament de Barcelona o.J. [6]).

Im Gebiet von Sant Antoni sind nach dem ursprünglichen Plan acht Superblocks geplant. Davon liegen sieben ausschließlich in Sant Antoni, einer ist übergreifend über die Stadtteilgren-

zen mit Teilen der Altstadt geplant. Die typische 3x3 Superblock-Struktur mit neun Blöcken insgesamt, wie sie beispielsweise in Poblenou zu finden oder wie der Beispielsblock geformt ist, kann in Sant Antoni nicht gefunden werden. Neben Blöcken mit einer Struktur von 2x1 Blöcken, wurden hier auch Blöcke mit 2x6 oder 3x5 Blöcken angelegt. Grund hierfür ist zum einen der spezielle pfeilförmige Umriss des Stadtteils, zum anderen die Beschaffenheiten des Stadtteils. Im Nordwesten liegen vier der acht Blöcke direkt an der Gran Via de les Corts Catalanes. Alle haben eine Struktur von 1x2x4 Blöcken und ragen daher nicht ins Innere Sant Antonis herein, sondern trennen die inneren Blöcke von der Hauptverkehrsstraße. Die anderen vier Blöcke liegen genau südlich der vier anderen Blöcke und ziehen sich von hier bis zur Avinguda del Paral·lel (Ajuntament de Barcelona o.J. [6]).

Der erste umgesetzte Superblock in Sant Antoni und hier behandelte Superblock schließt die Markthalle des Mercat de Sant Antoni ein und hat diesen zum räumlichen Mittelpunkt. Die äußeren angrenzenden Straßen sind somit die Avinguda del Paral·lel im Süden, die Carrer de Viladomat

4. Analyse 1: Barcelona

4.6.4 Prozessablauf

In Sant Antoni begann der Planungsprozess zur Umsetzung des ersten Superblocks im Jahr 2017. Die hauptsächliche Planungsphase fand zwischen Februar und Dezember 2017 statt. Dabei ging es vorerst darum, dass Superblock-Konzept auf Sant Antoni anzupassen, sowie in Poblenou entstandene Kritiken einzuarbeiten und die Strukturen zu verändern. Aufgrund der Probleme, die in Poblenou teils wegen unzureichender Partizipation auftraten, wurden in Sant Antoni externe Büros und Vereine mit in die Planung einbezogen. Eines dieser Büros war das Verkehrsplanungsbüro VAIC Mobility, das für die Partizipation zum Thema Verkehr zu Rate gezogen wurde.

Zudem war bei dem Planungsprozess besonders entscheidend, dass die Nachbarschaft von Sant Antoni mit in den Prozess involviert wurde. Hierfür wurde eine Impulsgruppe gegründet, welche die Planung steuerte. Diese setzte sich aus Repräsentant*innen von Händler*innen, Anwohner*innen, Nachbarschaftsnetzwerken, verschiedenen Gruppen und Vereinen (z.B. der Elternverein von Sant Antoni oder der Rentner*innenverein), Stadt-

planer*innen, Verkehrsplaner*innen und Vertreter*innen des Stadtrates zusammen. Teil dieser Impulsgruppe war mit drei weiteren Verkehrsplanungsbüros das Büro VAIC Mobility. Die Aufgabe der Impulsgruppe war, herauszufinden, wie eine Umsetzung des Modells in Sant Antoni möglich wäre und mögliche Formen anschließend mit der Nachbarschaft zu kommunizieren. Durch die Gründung der Impulsgruppe sollte vorausgesetzt werden, dass spezifische Bedürfnisse des Quartiers und der Nachbarschaft mit einbezogen werden. Dafür wurden bei Treffen der Impulsgruppe, die regelmäßig stattfanden, verschiedene Themenschwerpunkte angesprochen und diskutiert (Ajuntament de Barcelona 2017 [1]).

Am 27. Februar 2017 fand das erste Treffen der Impulsgruppe statt. Bei diesem Treffen wurde der Impulsgruppe zunächst die aktuelleverkehrliche Situation in Sant Antoni durch die Stadtverwaltung vorgestellt und diese dann mit den Mitglieder*innen der Gruppe diskutiert. Außerdem wurde das Superblock-Modell besprochen und überlegt, wie eine Anwendung dieses Modells auf Sant

Antoni möglich wäre. Hierfür wurden drei mögliche Varianten überlegt, die sich in ihrer Intensität der Umsetzung unterschieden. Zu diesen drei Varianten wurden ebenfalls die prognostizierten Auswirkungen besprochen (Ajuntament de Barcelona 2017 [2]).

Bei dem zweiten Treffen der Impulsgruppe im März 2017 wurde bereits mehr ins Detail gegangen und verschiedene Fragestellungen diskutiert: Wo könnten Fahrradstellplätze geschaffen werden? Wie kann der ÖPNV das Viertel erreichen? Wie könnte die Parkplatzsituation aussehen? Zudem wurden sich schon erste Entwürfe für die Kreuzung der Straßen Carrer del Comte d'Urgell und Carrer de Tamarit angeschaut (Ajuntament de Barcelona 2017 [3]).

Ein drittes Treffen der Impulsgruppe fand erst drei Monate später im Juni 2017 statt. Hier wurden die Umsetzungsphasen besprochen, also Maßnahmen, die auf langfristige Sicht umgesetzt werden sollen und Maßnahmen, die bis 2019 erreicht werden können. Außerdem wurden die aktuellen Hierarchien der Straßen betrachtet und langfristige Veränderungen dieser besprochen. Dabei wurde festgestellt, dass aktuell eine

Hierarchie komplett ausbleibt und alle Straßen gleichwertig durch alle Verkehrsmittel nutzbar sind (Ajuntament de Barcelona 2017 [4]). Auf lange Sicht soll eine Straßenhierarchie mit drei Ebenen eingeführt werden. Auf den Hauptstraßen (Via Bàsica) liegt das Busnetz, ein Radwegenetz, sowie das Netz für den MIV. Dabei ist das Ziel, eine maximale Kontinuität zu schaffen. Die Straßen dienen dem Durchgangsverkehr.

Die zweite Ebene stellen die Stadtteilstraßen (Via Local) dar. Auf dieser Straßenebene dürfen die gleichen Verkehrsmittel fahren, allerdings sind die Straßen nicht für den städtischen Durchgangsverkehr gedacht, sondern lediglich als Zubringer zum nächsten Stadtteil. Die dritte Ebene sind die Nachbarschaftsstraßen (Via Veïnal). Auf den Nachbarschaftsstraßen herrscht eine Koexistenz zwischen Fußgänger*innen, Radfahrer*innen und dem MIV mit Priorität der Fußgänger*innen. Zudem wurden drei Kreuzungsbereiche ausgewählt, die nach dem Superblock-Modell zu öffentlichen Plätzen umgewandelt werden sollen (Ajuntament de Barcelona 2017 [5]).

4. Analyse 1: Barcelona



Abb.50 - Hauptstraßen Sant Antoni, Ajuntament de Barcelona (2017) [3]



Abb.52 - Nachbarschaftsstraßen Sant Antoni, Ajuntament de Barcelona (2017) [3]

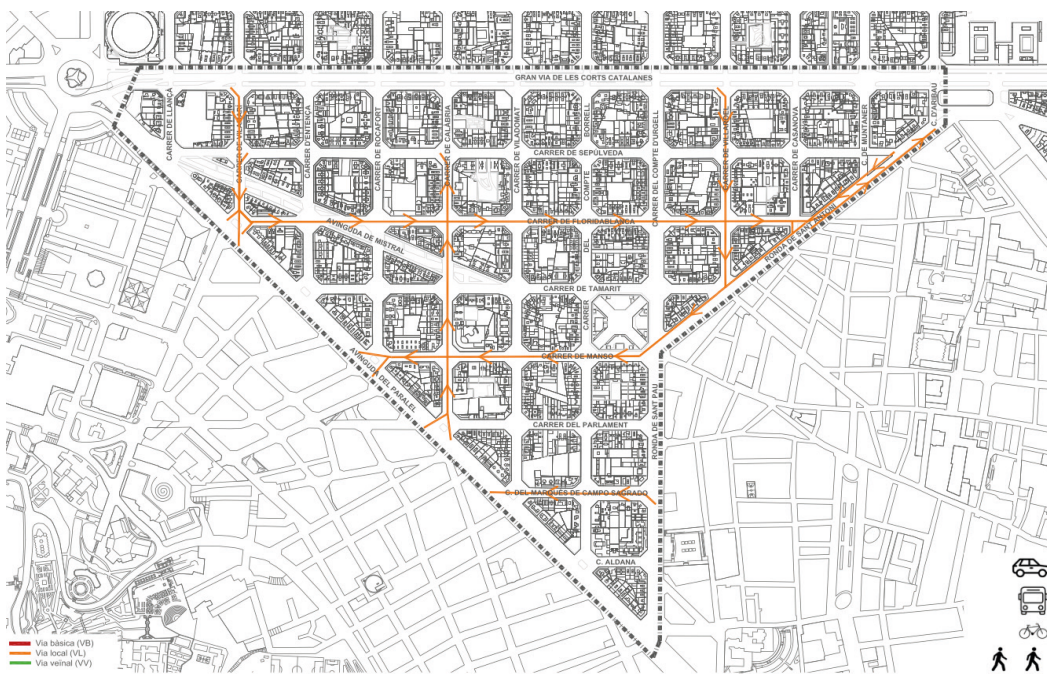


Abb.51 - Stadtteilstraßen Sant Antoni, Ajuntament de Barcelona (2017) [3]

Nach den drei internen Treffen der Impulsgruppe, fanden im Juni 2017 auch zwei öffentliche Arbeitssitzungen statt, die themenspezifisch abgehalten wurden. Hierfür wurden verschiedene Akteur*innengruppen eingeladen und es wurde über die betreffenden Maßnahmen und Auswirkungen diskutiert. Während der Sitzungen wurde zunächst der aktuelle Planungsstand vorgestellt. Anschließend wurden die Gruppen gefragt, welche Potenziale und welche Risiken sie noch in dem Projekt sehen. Diese wurden daraufhin diskutiert und schriftlich festgehalten, um sie in die Planung einfließen zu lassen.

Die erste Arbeitssitzung fand am 14. Juni 2017 statt zusammen mit der AMPA, der Asociación de madres y padres de alumnos (Vereinigung der Eltern von Schüler*innen). Hier ging es z.B. um Positionierungen von Bushaltestellen, öffentliche Räume für Kinder und die Möglichkeiten, sich in dem Superblock mit dem Fahrrad fortzubewegen (Ajuntament de Barcelona 2017 [6]). Die zweite Sitzung fand am 26. Juni 2017 zusammen mit Händler*innen aus Sant Antoni statt. Themen bei dieser Sitzung waren unter anderem das Aufstellen von Tischen und Stühlen vor Restaurants, der Straßenraum und die Parkmög-

4. Analyse 1: Barcelona

lichkeiten vor den Geschäften sowie die Auswirkungen der fußgänger*innenfreundlichen Zonen auf den Einzelhandel. (Ajuntament de Barcelona 2017 [7]).



Abb.53 - Mercat de Sant Antoni, Garcia 2006

Die Aufstellung eines Aktionsplans für Sant Antoni fand anschließend an die vorangegangenen Sitzungen am 26. Oktober 2017 zusammen mit der Nachbarschaft von Sant Antoni statt. Das Ergebnis war ein Aktionsplan mit mehreren kurz- und langfristigen Interventionsvorschlägen für den gesamten Stadtteil. Während bei den langfristigen Zielen noch kein festes Datum festgelegt wurde, sollten die kurzfristigen Ziele umgehend bis 2019 umgesetzt werden (Ajuntament de Barcelona 2017 [8]). Am 02. November 2017 und am 12. Dezember 2017 fanden erneut geschlossene Sit-

zungen der Impulsgruppe statt, bei denen einerseits der Umsetzungsplan mit den Plänen für die einzelnen Interventionsorte besprochen wurde. Andererseits wurden die vorhergegangenen Veranstaltungen mit der Nachbarschaft reflektiert. Der ausgearbeitete Aktionsplan für Sant Antoni wurde am 18. Dezember 2017 veröffentlicht (Ajuntament de Barcelona 2017 [9]).

Schon bevor der Aktionsplan für den gesamten Stadtteil beschlossen wurde, begannen die Baumaßnahmen der ersten Umsetzungsphase, welche im September 2017 anfangen und im Mai 2018 abgeschlossen wurden. Bei dieser Phase ging es um die Verbesserung des Marktumfeldes. Hierfür wurden die Carrer del Comte Borrell, zwischen der Carrer de Floridablanca und der Carrer de Manso, sowie die Carrer de Tamarit, zwischen der Carrer de Calàbria und der Carrer del Comte d'Urgell, gesperrt und umgebaut. Dazu wurden die Fahrspuren verändert und die Spurenanzahl von zwei bis drei Fahrspuren mit jeweils Parkstreifen an den Seiten, auf eine Fahrspur ohne Parkmöglichkeiten reduziert. Außerdem wurde das Abbiegen auf dem Platz nach dem typischen Superblock-Modell angepasst,

sodass auf der ehemaligen Kreuzung der beiden Straßen ein großer Platz entstand. Zusätzlich wurde der öffentliche Raum rund um den Mercat de Sant Antoni umgestaltet. Die Stadt stellte Sitzmobiliar und Tische auf und funktionierte versiegelte Flächen um und pflanzte Blumen, Sträucher und Bäume. In diesem Abschnitt wurden keine provisorischen Maßnahmen umgesetzt, sondern die Straßenräume wurden langfristig umgebaut.

Das Ergebnis der ersten Bauphase sind 1.800 m² neuer öffentlicher Raum mit Fußgänger*innenpriorität an der Stelle der geschlossenen Kreuzung. Inklusive der neuen Flächen für Fußgänger*innen am Markt, sowie in den Straßen, sind in dieser Phase circa 5.000 m² neuer öffentlicher Raum mit Fußgänger*innenpriorität geschaffen worden (Ajuntament de Barcelona o.J. [7]).

Zwischen Januar 2019 und Mai 2019 lag die zweite Bauphase. In der zweiten Phase ging es um die Erweiterung des Superblocks entlang der Carrer del Comte Borrell. Hierfür wurde zum einen die Carrer del Comte Borrell zwischen der Carrer de Manso, also der Grenze der vorherigen Maßnahmen, und der Avinguda del Paral·lel, sowie die Carrer de Parlament, zwi-

schen der Ronda de Sant Pau und der Carrer de Viladomat, gesperrt und der Straßenraum neu gestaltet. Hierfür wurde auf kostengünstigere Maßnahmen zurückgegriffen, wie die Bemalungen der Straßenflächen, das Aufstellen von Pflanzkübeln oder Bereitstellen von leicht aufstell- und wegräumbarem Stadtmobiliar (Ajuntament de Barcelona 2019 [2]).

Finanzierungsbeitrag

Sowohl die Händler*innen des Marktes, als auch andere Unternehmer*innen aus Sant Antoni beteiligten sich an den Kosten des Superblocks.

(Aus Interview mit Pep Sala)

Die dritte Phase fand zwischen Januar 2019 und Oktober 2019 statt. Diese Phase hatte das Ziel, die bisher geschaffene fußgänger*innenfreundliche Carrer del Comte Borrell innerhalb von Sant Antoni auszubauen und abzuschließen. So wurde der Superblock auf der Carrer del Comte Borrell zwischen der Gran Via de les Corts Catalanes und der Carrer de Floridablanca durch bauliche Maßnahmen verlängert (Ajuntament de Barcelona 2019 [2]). Zusätzlich zu den drei Bauphasen fanden seit Herbst 2018 Anpassun-

4. Analyse 1: Barcelona

gen der Gehwege an der Carrer de Viladomat zwischen der Gran Via de les Corts Catalanes und der Avinguda del Paral·lel, sowie an der Carrer de Manso, zwischen der Avenida del Paral·lel und die Carrer del Comte d'Urgell, statt. Hierfür wurden keine Straßen gesperrt und der Straßenraum nicht verändert. In diesen Straßen wurden lediglich die Gehwege erneuert und durch mehr städtisches Grün ergänzt (Ajuntament de Barcelona (o.J.) [7]).

Am 09. Dezember 2019 fand eine abschließende Vorstellung der umgewandelten Räume mit allen Veränderungen und Auswirkungen durch den Nachbarschaftsverein von Sant Antoni statt. Im Folgenden wird eine Auswahl der Ergebnisse des Projekts dargestellt (Ajuntament de Barcelona 2019 [2]).

Vor dem Bau des Superblocks machten die oberirdischen Parkplätze nur 7,9% der gesamten Parkplätze in Sant Antoni aus. Durch die Umwandlung der Straßenzüge verschwanden die meisten der Parkplätze aus den betroffenen Straßen. Zusätzlich zu den Renovierungsarbeiten der Markthalle wurde, wie bereits erwähnt, bei den Bauarbeiten ein unterirdisches Parkhaus unter dem Markt geschaffen.

Diese neu geschaffenen Parkplätze kommen dem Stadtteil zu Gute, da diese nicht nur von Marktbesucher*innen genutzt werden können (Ajuntament de Barcelona 2018 [8]). Aus der „Area Blava“ fielen durch die Umbauten zunächst 78 Parkplätze weg. Zusätzlich wurden 86 zu Parkplätzen der „Area Verde“ umgewandelt, um mehr Parkraum für Anwohner*innen zu schaffen. Somit wurden hier die Parkplätze um 165 Stellplätze verringert. Allerdings kamen durch den Bau des Parkhauses unter der Markthalle weitere 390 Parkplätze in dieser Zone hinzu. Es entstanden in Sant Antoni mehr Parkplätze dieser Zone als weggefallen sind. Aus der „Area Verde“ fielen zunächst 187 Plätze durch die Maßnahmen weg, weitere zwölf wurden in Be- und Entladezonen umgewandelt. In der „Area Verde“ wurden elf Parkplätze neu geschaffen. Außerdem wurden, wie schon erwähnt, 86 Parkplätze aus der „Area Azul“ zur „Area Verde“ umgewandelt. Insgesamt fielen hier durch den Superblock 102 Parkplätze weg. Für Motorroller und Motorräder fielen 239 Stellplätze den Umgestaltungsmaßnahmen zum Opfer. Allerdings wurden auch hier 162 neue Plätze geschaffen. Bei den Be- und Entladezonen fielen zwar insgesamt 41 Bereiche weg, allerdings

wurden hier auch 40 neue Bereiche geschaffen. Generell ist ein starker Rückgang des Parkraums durch die Umgestaltungen festzustellen. Das neu geschaffene Parkhaus kommt der „Area Azul“ allerdings zu Gute, so dass in dieser Zone sogar neue Parkräume entstanden. Allerdings ist der Bau des Parkhauses nicht mit den Superblock-Maßnahmen in Verbindung zu bringen. Die Zahl der oberirdischen Parkplätze soll durch den Superblock und die Einrichtung des Parkhauses unter dem Markt auf 7,2% gesunken sein. Somit sind nur 0,7% der oberirdischen Parkplätze in Sant Antoni verschwunden (Ajuntament de Barcelona 2017 [10]).

Eines der Hauptziele der Superblocks ist das Vermehren des öffentlichen Raums in der Stadt. Dieser konnte nicht nur in den umgewandelten Straßenzügen, sondern vor allem auch durch die Umwandlung der Kreuzungsbereiche geschaffen werden. Durch die Schaffung von öffentlichem Raum an den Kreuzungen der Straßen Carrer de Tamarit und Carrer del Comte Borrell, sowie an der Kreuzung Carrer del Parlament und Carrer del Comte Borrell konnte zusammen mit den gesperrten Straßen bereits bis Ende 2019 knapp 23.700 m² neu-

er öffentlicher Raum geschaffen werden. Durch weitere Maßnahmen, z.B. durch die Umwandlung der Kreuzung der Carrer de Tamarit mit der Carrer de Rocafort, sollen auf lange Sicht in Sant Antoni insgesamt ca 40.930 m² neuer öffentlicher Raum geschaffen werden (Ajuntament de Barcelona 2019 [3]). Auch erste Schadstoff- und Lärmmessungen wurden nach den Umbaumaßnahmen (im Jahr 2018) an der Kreuzung der Straßen Carrer del Comte Borrell und Carrer de Tamarit, also unmittelbar am Markt, durchgeführt. Zum Vergleich wurde vor der Umwandlung ebenfalls gemessen (im Jahr 2017). Festzustellen war eine Reduzierung des Lärmpegels um 6 dB. Zusätzlich wurden Stickstoffdioxid- und Feinstaubmessungen durchgeführt. Die Stickstoffdioxidbelastung konnte um 33 % gesenkt werden. Damit liegen die gemessenen Werte unterhalb der EU-Jahresgrenzwerte und der von der WHO vorgeschlagenen Werte. Beim Feinstaub (PM10) konnte ein Rückgang um 4% gemessen werden (Ajuntament de Barcelona 2019 [3]).

Vor und nach der Umsetzung des Superblocks wurden in Sant Antoni Verkehrszählungen an fünf Kreuzungen innerhalb des Superblock-Areals

4. Analyse 1: Barcelona

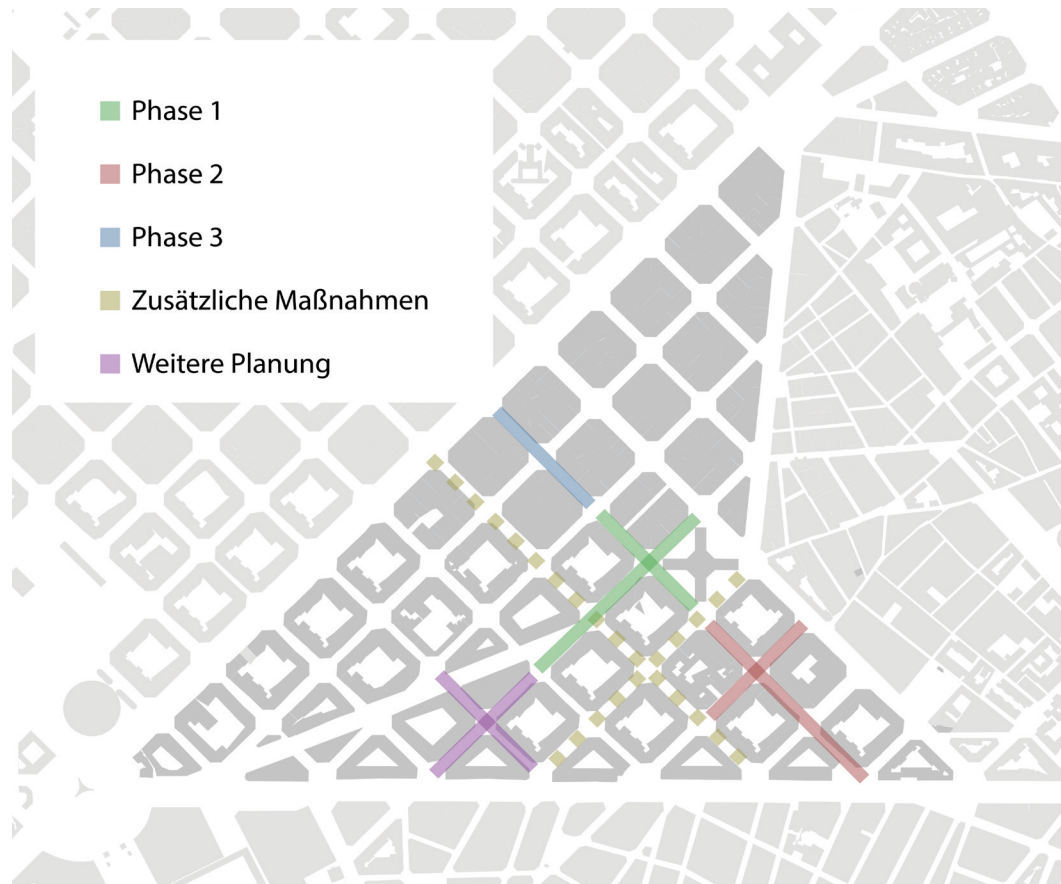


Abb.54 - Phasen Sant Antoni, Eigene Darstellung

durchgeführt. Dabei wurde gezählt, wie viele Verkehrsteilnehmer*innen die für den Umbau relevanten Straßen nutzen. An drei der fünf Punkten konnte ein Rückgang festgestellt werden. Der höchste Rückgang konnte an der Kreuzung der Straßen Carrer del Comte Borrell und der Carrer de Floridablanca festgestellt werden. 2017 fuhren noch 7.216 KFZ am Tag auf der Carrer del Comte Borrell von der Carrer de Floridablanca kom-

mend. Bei der Zählung im Jahr 2018 waren es nur noch 1.823 KFZ am Tag. Das entspricht einem Rückgang um 74,7%. An zwei der fünf Kreuzungsbereichen konnte allerdings auch ein Zuwachs gemessen werden. Dieser war laut Carlos Dominguez Puig von VAIC Mobility aufgrund der Beruhigung anderer Straßenzüge zu erwarten und ist deutlich geringer ausgefallen, als durch das Verkehrsplanungsbüro erwartet. So konnte an

der Kreuzung der Straßen Carrer de Parlament und der Carrer de Viladomat ein Anstieg um 22,3% gemessen werden (2017: 3.997 KFZ/Tag & 2018: 4.888 KFZ/Tag) (Ajuntament de Barcelona 2019 [3]).

4.6.5 Raumb Beobachtung

In Sant Antoni wurde eine Raumb Beobachtung am 26. November 2019 zwischen 15.00 und 19.00 Uhr von vier Personen durchgeführt. Hierbei wurden die umgesetzten Maßnahmen des Superblocks von Sant Antoni begangen und die neuen öffentlichen Räume begutachtet.

Zwischen 15.00 und 16.00 Uhr wurden die neu geschaffenen Plätze, die ans Gebiet angrenzende Fußgänger*innenzone, sowie die Straßenräume betrachtet. Die neuen Räume wurden in dem Zeitraum gut durch die Kund*innen der umliegenden Geschäfte, sowie durch die Angestell*innen genutzt. Zu beobachten waren Gruppen, die sich an die Tische setzten und Mittagessen aßen, einzelne Personen, die sich in der Sonne entspannten oder Gruppen junger Leute, die sich auf den Boden setzten. Insgesamt war die Atmosphäre entspannt und ruhig.

Zwischen 16.00 und 17.00 Uhr konnte wieder ein erhöhte Aktivität mit zahlreichen Einkaufenden in den Straßen und den anliegenden Geschäften beobachtet werden. Während sich die Menschen vor allem auf den Gehwegen seitlich der Straßen drängten, waren die neu strukturierten Straßen, die nun auch durch Fußgänger*innen genutzt werden dürfen, leer. So blieb hier viel öffentlicher Raum ungenutzt.

In der darauffolgenden Stunde, also zwischen 17.00 und 18.00 Uhr, wurden die Plätze wieder vermehrt genutzt. Neben Straßenhändler*innen, die Waren an die Einkaufenden verkaufen wollten, waren auch Gruppen zu beobachten, die sich auf den neuen Plätzen trafen und die Bänke und andere Sitzgelegenheiten nutzten oder sich an die Tische vor den Bars und Restaurants an den neuen Platz setzten. Zudem konnte in einer Seitenstraße eine Demonstration gegen eine Wohnungsräumung beobachtet werden. Ob das Auswirkungen einer Gentrifizierung aufgrund des Superblocks waren, ist nicht gewiss. Zwischen 18.00 und 19.00 Uhr, und somit in der letzten Beobachtungsstunde, konnte eine vermehrte Nutzung der Bars beobachtet werden. Auch die Plätze wurden von Gruppen zum ge-

4. Analyse 1: Barcelona

selligen Beisammensein genutzt. Auffallend war zudem eine Gruppe junger Menschen, welche das neue Stadtmobiliar zum Lernen für eine Prüfung nutzte.

Generell konnte in den vier Stunden zwischen 15.00 und 19.00 Uhr ein reges Treiben und eine vielseitige Nutzung des neu gewonnenen öffentlichen Raums festgestellt werden. Hierfür wurden die Plätze und das Mobiliar von verschiedensten Gruppen genutzt. Allerdings konnte auch festgestellt werden, dass viele motorisierte Verkehrsteilnehmer*innen sich nicht an die Verkehrsregeln hielten und an Orten parkten, an denen das Parken nicht mehr gestattet ist oder in den Kreuzungsbereichen in die für sie nicht zugelassene Richtung abbogen.

4.6.6 Expert*inneninterviews

Neben den Interviews z.B. mit Head of Planning and Programming Francisco Cardenas von BCN Ecologia, Carlos Dominguez Puig von VAIC Mobility und Natalie Müller von ISGlobal Barcelona Institut for Global Health, wurde während der Projektreise im November 2019 ebenfalls ein Interview mit Pep Sala, dem Präsidenten der

Nachbarschaftsvereinigung von Sant Antoni „Associació de Veïns i Veïnes de Sant Antoni“ geführt. Mit Pep Sala wurde spezifisch über den Superblock und den Prozess in Sant Antoni gesprochen.

Pep Sala betonte, dass die Nachbarschaftsvereinigung und dadurch auch die Nachbar*innen selbst, stark an dem Planungsprozess beteiligt waren und selbst noch während der Umsetzung des Superblocks ihre Wünsche einbringen konnten. Daher sei die Akzeptanz für den Superblock hoch. Dies nicht nur durch die Anwohner*innen und Händler*innen in St. Antoni, sondern auch durch Anwohner*innen anderer Stadtteile. Carlos Dominguez Puig von VAIC Mobility erzählte, dass die Idee eines Superblocks wie in Poblenou zunächst aufgrund der schlechten Stellung der Medien zu ebendiesem erschwert wurde. Durch die erfolgreiche Umsetzung in Sant Antoni sollen nun aber zukünftige Superblocks in Barcelona nach diesem Superblock-Modell umgesetzt werden. Grund hierfür sei die Zufriedenheit der Anwohner*innen aus Sant Antoni.

Der Nachbarschaftsvereinigung war besonders wichtig, dass gezielte

Gruppen, wie z.B. die Geschäftsinhaber*innen der Gegend, stark beteiligt wurden. Daher wurden, wie schon genannt, diese Gruppen zu den Arbeitssitzungen explizit eingeladen, um sich am Prozess zu beteiligen. So durfte beispielsweise mitentschieden werden, wie das Mobiliar angeordnet wird. Ein spezielles Anliegen der Associació de Veïns i Veïnes de Sant Antoni war neben der Bereitstellung von Sitzgelegenheiten und Grünflächen auch ein großer Platz, auf dem Stadtteilfeste gefeiert werden können. Pep Sala erzählte im Interview, dass die bereits aktive und gute Nachbarschaftsvereinigung in Sant Antoni einen wesentlichen Teil zu der gelungenen Partizipation beigetragen habe.

Die neue Verkehrsführung und die Parkverbote werden leider, laut Pep Sala, nicht von allen Verkehrsteilnehmer*innen eingehalten. So durchqueren immer wieder PKW's mit zu hohen Geschwindigkeiten die beruhigten Straßen, parken in nicht zugelassenen Bereichen und überqueren die neuen öffentlichen Plätze trotz Fahrverbot, was die Nutzung durch Fußgänger*innen behindert. Daher mussten teils provisorische Bauzäune aufgestellt werden, die ein Überqueren der

Flächen verhindern. Motorroller kommen allerdings aufgrund ihrer geringen Breite trotzdem an den Sperren vorbei. Die Polizei hält sich, laut Pep Sala, allerdings mit dem Verteilen von Bußgeldern bei Falschparker*innen und anderen Verkehrsverstößen zurück. Grund hierfür ist die noch unbekannte und daher unklare rechtliche Situation in der neuen Struktur „Superblock“. Daher solle es eine Gesetzesanpassung geben, die zukünftig im Superblock greift. Carlos Dominguez Puig betonte im Interview, dass Ihnen besonders wichtig war, den Anwohner*innen zu verdeutlichen, dass durch die Verjüngung und Anpassung bestimmter Straßenzüge nicht automatisch der Verkehr auf anderen Straßen übermäßig ansteige.

Zu der Übertragbarkeit des Superblocks auf andere Teile der Stadt, aber auch auf andere Städte, sagte Carlos Dominguez Puig, dass die Implementierung in Sant Antoni aufgrund der eindeutig abgesteckten Fläche des Stadtteils deutlich vereinfacht wurde. Ein klar von der Umgebung abgegrenzter Bereich, z.B. durch Hauptverkehrsstraßen, erleichtert die Umsetzung, da die Einflüsse anderer Gebiete geringer seien. Zusätzlich zu den Expert*inneninterviews

4. Analyse 1: Barcelona

wurden auch Straßenbefragungen durchgeführt. Dabei wurde versucht verschiedene Menschen zu befragen, um eine Vielzahl an Meinungen zu den Superblocks abzudecken. Bei Befragungen von Passant*innen wurde deutlich, dass die Maßnahmen gut bei den Anwohner*innen Sant Antonis, aber auch anderer Gebiete ankommen und die neuen Flächen in der Freizeit genutzt werden. Auch das Durchqueren mit dem Fahrrad sei nun einfacher und ansprechender als zuvor. Doch nicht nur Passant*innen, sondern auch Händler*innen wurden angesprochen. Hier waren die Meinungen gespalten. Während manche die Maßnahmen als gelungen bewerteten und die Auswirkungen für das Geschäft als positiv betrachteten, z.B. aufgrund von gestiegener Laufkundschaft, äußerten andere Probleme, beispielsweise bezüglich der Anlieferung von Waren.

Abb.55 - Stadtmobiliar im Superblock in Poblenou, Eigene Darstellung



Abb.56 - Beschädigter Fahrradständer im Superblock in Poblenou, Eigene Darstellung



Einrücke aus dem Superblock in Sant Antoni:

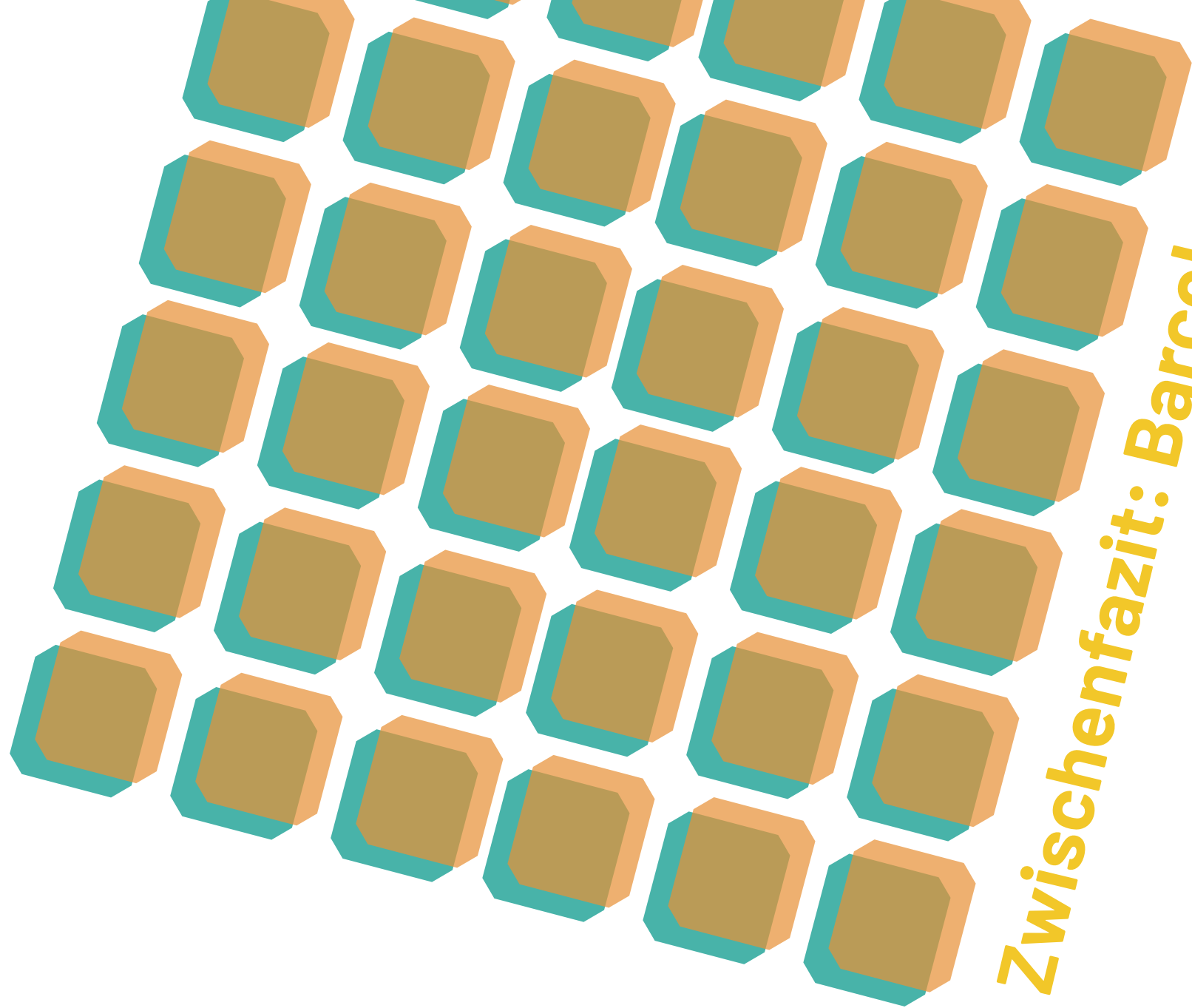
Abb.57 - S.132 Oben: Stadtmobiliar am Eingang, Eigene Darstellung

Abb.58 - S.132 Unten: Straßenraumgestaltung, Eigene Darstellung

Abb.59 - S.133 Oben: Straßenraumgestaltung, Eigene Darstellung

Abb.60 - S.133 Unten: Stadtmobiliar auf dem zentralen Platz, Eigene Darstellung





5. Zwischenfazit: Barcelona

„Da viele der prognostizierten Wirkungen [...] nicht nur auf der kompletten Umsetzung im Superblock, sondern auf der Umsetzung des Gesamtplans basieren, ist die Wirkung des Gesamtsystems in diesem Kontext zu betrachten.“

(P3 Autor*innengruppe)

5. Zwischenfazit: Barcelona

5.1. Bewertung und Problematiken

Das Konzept der Superblocks (und des Überbaus ecological urbanism) versucht auf die multiplen, teils zusammenhängenden Herausforderungen, vor denen viele Großstädte stehen, mit einem großmaßstäblichen und zeitlich nicht konkret eingegrenzten Plan zu reagieren. Die Umsetzung erfolgt schrittweise durch zeitlich eingegrenzte Mobilitätspläne (Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona, PMU, 5 Jahres-Horizont), die in Anbetracht des Umfangs nur einen kleinen Teil des Langzeitplans konkret ausformulieren können. Die Planungen zur Implementation der ersten Superblocks im Zentrum Barcelonas wurden 2013 mit dem PMU beschlossen, es wurde bis zum jetzigen Zeitpunkt aber keiner dieser Superblocks vollständig fertiggestellt, diese befinden sich also nicht komplett in der Phase des „structural urbanism“. Da im Langzeitplan, der im PMU abgebildet wird, über 500 Superblocks platziert werden sollen, stellt sich die Frage, in welchem Zeitrahmen diese Umsetzung realistisch ist. Die Umsetzung der ersten taktischen Phase mit kostengünstigeren Interventionen, aber auch einer in vielerlei Hinsicht reduzierten Wirkung, kann relativ schnell

verlaufen. Die strukturellen Veränderungen sind sowohl in der ersten Konstruktion, als auch in der Unterhaltung kostenintensiv. Eine schnellere Umsetzung der Superblocks würde absehbar weitere Abstriche bei der Planung und Partizipation bedeuten oder zumindest deren Kosten weiter steigern.

Die bisherigen Superblocks befinden sich zum jetzigen Zeitpunkt zum Großteil in einem Umsetzungsstand zwischen tactical und structural urbanism, der zwar die Straßenführung prinzipiell ändert, dies aber überwiegend noch mit nicht permanenten, taktischen Interventionen auf dem bestehenden Straßenraum. Diese Interventionen können ihre Funktion oft nur eingeschränkt erfüllen, wie Straßenbäume in Töpfen auf dem Asphalt, deren Verschattungswirkung und Kühlungseffekt nur sehr eingeschränkt wirken kann und die auch von den Anwohner*innen als „billig und temporär“ wahrgenommen wurden. Trotz des temporären Charakters werden diese Gestaltungselemente aber nur langsam und teils nicht in absehbarer Zeit in ihrer permanente Form umgewandelt. Es ist fraglich,

inwieweit die Wirkung des aktuellen Umsetzungsstandes den Prognosen, beispielsweise für die thermische Wirkung, nahe kommt. Da viele der prognostizierten Wirkungen, wie die Studie zu den Gesundheitsauswirkungen von ISGlobal, nicht nur auf der kompletten Umsetzung im Superblock, sondern auf der Umsetzung des Gesamtplans basieren, ist die Wirkung des Gesamtsystems in diesem Kontext zu betrachten. Ob der Kostenaufwand für die Planung, Partizipation und Umsetzung beider Phasen in einem sinnvollen Verhältnis zu den jetzt schon wirkenden Verbesserungen, wie einem Rückgang des MIV und einer leichten örtlichen Abnahme des Lärmpegels steht, ist anzuzweifeln. Auch der Einfluss auf die Luftqualität und Lärm, die nach Messungen des Nachbarschaftsvereins Sant Antoni in diesem Superblock leicht verbessert werden konnte, ist nur lokal wirksam und ist im Hinblick auf die leichte Zunahme der Belastungen auf den umliegenden Straßen eher eine Umverlagerung der Schadstoffemissionen. Dieser Punkt ist besonders langfristig ein Risikofaktor, denn mit fortschreitender Umsetzung der Superblocks wird die geringe zusätzliche Verkehrsbelastung durch jeden einzelnen Superblock kumulieren

und der Verkehr auf den Hauptstraßen (vias básicas) insgesamt zunehmen. Nur wenn die erhoffte Kapazitätserhöhung durch Rationalisierung der Hauptstraßen, sowie die erhoffte Veränderung des Mobilitätsverhaltens der Anwohner*innen stattfindet, kann verhindert werden, dass die Anwohner*innen der Hauptstraßen (via basica), also des „Äußeren“ des Superblocks, wesentlich stärker belastet werden als zum jetzigen Zeitpunkt. Zusätzliche, aber prinzipiell vom Superblock unabhängige Maßnahmen, wie emissionsabhängige Fahrverbote für alte, emissionsstarke Fahrzeuge in Barcelonas Innenstadt seit 01. Januar 2020 (Ajuntament Barcelona [2] 2020), könnten dieser Entwicklung entgegensteuern, wären aber auch als einzelne Maßnahme wahrscheinlich wesentlich wirkungsvoller und schneller wirksam als der Superblock, wenn ausschließlich der Faktor der Luftqualität im Fokus steht.

Bei der Betrachtung der Verkehrsführung ist die prinzipielle Strukturierung Barcelonas mit einer auf Einbahnstraßen basierenden orthogonalen Straßenführung zu beachten. Selbst in diesem Kontext, in dem Autofahrer*innen an die Nutzung von Einbahnstraßen gewöhnt sind, sorgt die

5. Zwischenfazit: Barcelona

effektive 180-Grad-Wende, die in den Superblock führende Straßen erzwingen, für Verwirrung, die nach Aussage der Anwohner*innen teils soweit ging, dass Taxifahrer*innen den Superblock nicht aufsuchen wollten. Diese extreme Reaktion ist nicht repräsentativ und wird voraussichtlich durch die weitere Umsetzung und Gewöhnungseffekte abnehmen, kann aber als Hinweis gewertet werden, dass die komplexere Wegführung durch Einbahnstraßen auch zu nicht zielgerichtetem Durchfahrtsverkehr und Regelbrüchen, wie falschem Abbiegen oder der Nutzung der Straße entgegengesetzt der Fahrtrichtung, führen kann. Diese Verhaltensweisen konnten auch bei der Verkehrszählung beobachtet werden. Permanente physische Barrieren, die dieses Verhalten verhindern könnten, würden auch Rettungsdiensten diesen Weg versperren, was dazu führt, dass dort nur leicht zu verschiebende, und daher oft ignorierte mobile Barrieren aufgestellt werden konnten, alternativ kostenintensive automatische Abensenk-Poller oder Schranken.

Bezogen auf die Wirkung des öffentlichen Raumes kann diese wesentlich klarer herausgearbeitet werden. Die Nutzungsintensität ist sogar im

unterdurchschnittlich dichten Superblock Poblenou sehr hoch, die Anwohner*innen schätzten auch in den Befragungen durchweg die Schaffung des Raumes, wenn auch die Qualität der nicht-strukturellen Interventionen teils als nicht ausreichend bewertet wurde. Die Nutzung hängt aber sehr stark von den direkt angrenzenden Gebäudenutzungen ab, insbesondere der im Erdgeschoss ansässigen Gewerbe. In Poblenou, mit zwei angrenzenden Schulen und starker Büronutzung, konzentrierte sich die Nutzung auf die Mittagspause und Nachmittagszeit, in Sant Antoni mit der von vielen Cafes, Bars und Restaurants geprägten Umgebung, wurde die Nutzungsintensität am Abend und in der Nacht erhöht, was nach Aussage des Nachbarschaftsvereins zu neuen Lärmbelastungen geführt hat. In einem Gebiet mit ausgeprägte Nutzungsmischung sollten auch die Konsequenzen von einer Steigerung der Attraktivität für (temporär) unerwünschte Nutzungen und deren Auswirkungen wie Lärm oder Verschmutzung in Betracht gezogen werden und gegebenenfalls durch gestalterische Maßnahmen, wie einer lärmangepasste Orientierung der Objekte oder gezielt platzierte Abfall-eimer mitigiert werden.

Aus Sicht des Gewerbes zeichnet sich auch ein differenziertes Bild ab, da insbesondere Gastronomie und Bars, sowie Geschäfte, die sich an Laufkundschaft richten, im Inneren des Blocks profitieren, während Gewerbe, das auf mit dem MIV anreisenden Kunden basiert, wie die beiden Motorrollerwerkstätten in Poblenou, von Problemen mit der Zufahrt und Umsatzeinbußen von 25-30% berichten. Insbesondere in Anbetracht von restriktiver Genehmigungs politik für Gastronomie/Bars/Cafes, die in Barcelona verfolgt wird, womit auch eine Anpassung der Gewerbetreibenden an die veränderten Verhältnisse erschwert wird, sollte eine intensive Partizipation Voraussetzung sein und die Anpassung der Nutzungserlaubnis im Zuge der Umsetzung in Betracht gezogen werden. Die Interventionen verändern die Potentiale zur Nutzung des öffentlichen Raumes und bei diesen Auswirkungen sollte auch eine Neubewertung der gewünschten Gewerbenutzungen überarbeitet werden. Auch erscheint eine effektive Verdrängung von Gewerben, die auf Kund*innenzugang per KFZ angewiesen sind, innerhalb des gesamten Stadtgebietes nicht sinnvoll, weshalb versucht werden sollte, durch Partizipation und fallbezogene flexible Lö-

sungen deren Erhalt zu ermöglichen. Eine Verdrängung dieser Gewerbe an den Stadtrand könnte sogar negative Auswirkungen auf die Verkehrssituation haben, da die Anfahrtswege der Kund*innen aus der Innenstadt dadurch verlängert werden. Idealerweise würden diese Betriebe an die Stadtstraßen, also die „Außenseite“ des Superblocks wandern, während publikumsbezogene Gewerbe sich mehr auf das „Innere“ konzentrieren. Es sollte daher versucht werden, diese Flexibilität zu ermöglichen und planerisch zu unterstützen.

5.2. Zusammenfassung der Erkenntnisse

Die Untersuchung der chronologisch aufeinander folgenden und in der Prozessgestaltung aufeinander aufbauenden Fallstudien lässt auch Schlüsse auf die übergeordnete Herangehensweise des Stadtrates und BCNecologia zu. Die Anpassung, insbesondere der Partizipationstaktik in Sant Antoni, in der die Erkenntnisse aus dem Pilotprojekt Poblenou erfolgreich in die Praxis eingearbeitet werden konnten, können als durchweg positiv beschrieben werden. Während der Partizipationsprozess in Poblenou durch undurchsichtige

5. Zwischenfazit: Barcelona

Entscheidungsprozesse, unklare Einflussmöglichkeiten und eine unangekündigte Umsetzung überwiegend negativ bewertet wurde und temporär merkliche Widerstände hervorgerufen hat, ist die frühzeitige, themenbasierte und klarer strukturierte Beteiligung in Sant Antoni besser bewertet worden. Auch in Bezug auf die Ausführung wurde in den Befragungen und Expert*inneninterviews wenig Kritik geäußert. Relevant ist in diesem Zusammenhang auch die Zusammenarbeit mit den vorhandenen Netzwerken, wie dem Nachbarschaftsverein. Ein weiterer Faktor in der kritischen Bewertung des Superblocks Poblenou ist die Auswahl des Gebietes, die nicht nur in Bezug auf die im Konzept angestrebte Dichte und Nutzungsmischung als nicht ideal erscheint, sondern ohne klar kommunizierten Grund in ein in der vorhergehenden Analyse nicht einbezogenes Gebiet umverlegt wurde. Die Vorgehensweise in Sant Antoni erscheint sehr erfolgreich, insbesondere die themenbasierte Aufteilung und die strukturierte Verfahrensweise mit den Vorschlägen der Bürger*innen hat neben anderen Faktoren zu breiter Akzeptanz geführt. Während die geschaffenen Flächen gut genutzt und auch positiv bewertet wer-

den, ist die schleppende Umsetzung der temporären Interventionen in den permanenten Zustand in Poblenou als kritisch zu bewerten. Insbesondere, wenn Erkenntnisse über die langfristigen Auswirkungen gesammelt werden sollen, wofür ein Pilotprojekt nicht ungeeignet wäre.

Eine zentrale Erkenntnis ist die positive Wirkung auf den öffentlichen Raum, der in beiden Fallstudien zwar in Bezug auf die konkrete Ausgestaltung teils kritisiert wurde, dessen Attraktivität aber durch eine Vielzahl von Aussagen und Beobachtungen bestätigt werden kann. Die konkrete Gestaltung und die Auswahl der Elemente sollte in Kooperation mit den Anwohner*innen entwickelt werden. Die erst von den Bürger*innen geforderten „Picknicktische“ gehören zu den meist genutzten Objekten. Bei der Interpretation dieser Ergebnisse ist dabei der Mangel an Grünraum und Spielplätzen im direkten Umfeld der Superblocks, sowie der insgesamt sehr auf den Straßenverkehr zugeschnittenen Verkehrsflächen Barcelonas, zu beachten. Diese Faktoren können neben der Dichte (insbesondere in Sant Antoni) einen großen Einfluss auf die Nutzungsin-tensität haben.

Die Ziele der Superblocks von Verbesserung der Luftqualität und Reduktion des MIV konnten erreicht werden, wenn auch mit den erwarteten Auswirkungen für die anliegenden Abschnitte der Hauptstraßen. Die gesteigerten Belastungen sollten nicht unterschätzt werden, wenn diese sich durch weitere, an der gleichen Hauptstraße liegenden, Superblocks summieren. Da der Langzeitplan im PMU eine stadtweite Umsetzung anstrebt, ist die Gefahr der Überlastung dieser Straßen ernstzunehmen, auch da die Fahrbahnfläche dieser Hauptstraßen durch die Schaffung von Fahrradspuren reduziert wird. Während einzelne Superblocks in dieser Problematik als verträglich angesehen werden können, ist die Verkehrssituation nach Umsetzung des Langzeitplanes bisher unklar. Dabei ist aber auch der unbestimmte Zeithorizont des Langzeitplanes zu beachten, dessen Dauer bei über 500 Superblocks bisher nicht abzuschätzen ist, weshalb erhoffte zukünftige Veränderungen im Modal Split durch externe Faktoren, wie zukünftige Regulierungen des fossilen MIV und technische Fortschritte der E-Mobilität, als positive prognostizierte Entwicklungen in diese Perspektive mit einbezogen worden sein könnten.

Als problematisch ist das Verhalten der MIV-Fahrer*innen in den Superblocks zu bewerten, die die physisch möglichen Wege durch nicht dafür vorgesehene Flächen nehmen, was sowohl durch Beobachtungen als auch Expert*innenaussagen bestätigt werden konnte. Ein Punkt des ecological urbanism ist die Erkenntnis, dass Verkehr nicht durch Kontrollen, sondern nur durch physische Umgestaltung, wie der Veränderung der Verkehrsführung, an nicht gewünschtem Verhalten gehindert werden kann. Die Anwendung dieses Prinzips in der Ausgestaltung der Platzflächen der Superblocks würde einen Großteil der Regelbrüche verhindern, war aber mit Rücksicht auf Rettungskräfte, deren Durchfahrt möglich bleiben musste, nicht möglich. Auch in Bezug auf die Parksituation wurden Regelbrüche beobachtet und vielfach bestätigt, was teils auf eine Zurückhaltung der Ordnungskräfte bei der Verfolgung von Falschparker*innen zurückzuführen sein könnte. Sollte diese Zurückhaltung, die in zwei Interviews bestätigt wurde, auf Anweisungen der Verantwortlichen zurückzuführen sein, um beispielsweise Widerstände durch mit Bußgeldern belegte Fahrer*innen in dieser Phase der Umsetzung der Superblocks zu verringern,

5. Zwischenfazit: Barcelona

ist dieses Vorgehen höchst fraglich. Zum einen wird dadurch fehlende Sanktionierung die Neuregelung des öffentlichen Raumes als nicht vorgeschrieben wahrgenommen, zum anderen sind die aus nicht konsequent implementierten Superblocks gezogenen Erkenntnisse, beispielsweise über Unfallzahlen, nicht als repräsentativ für das angewendete Konzept zu interpretieren.

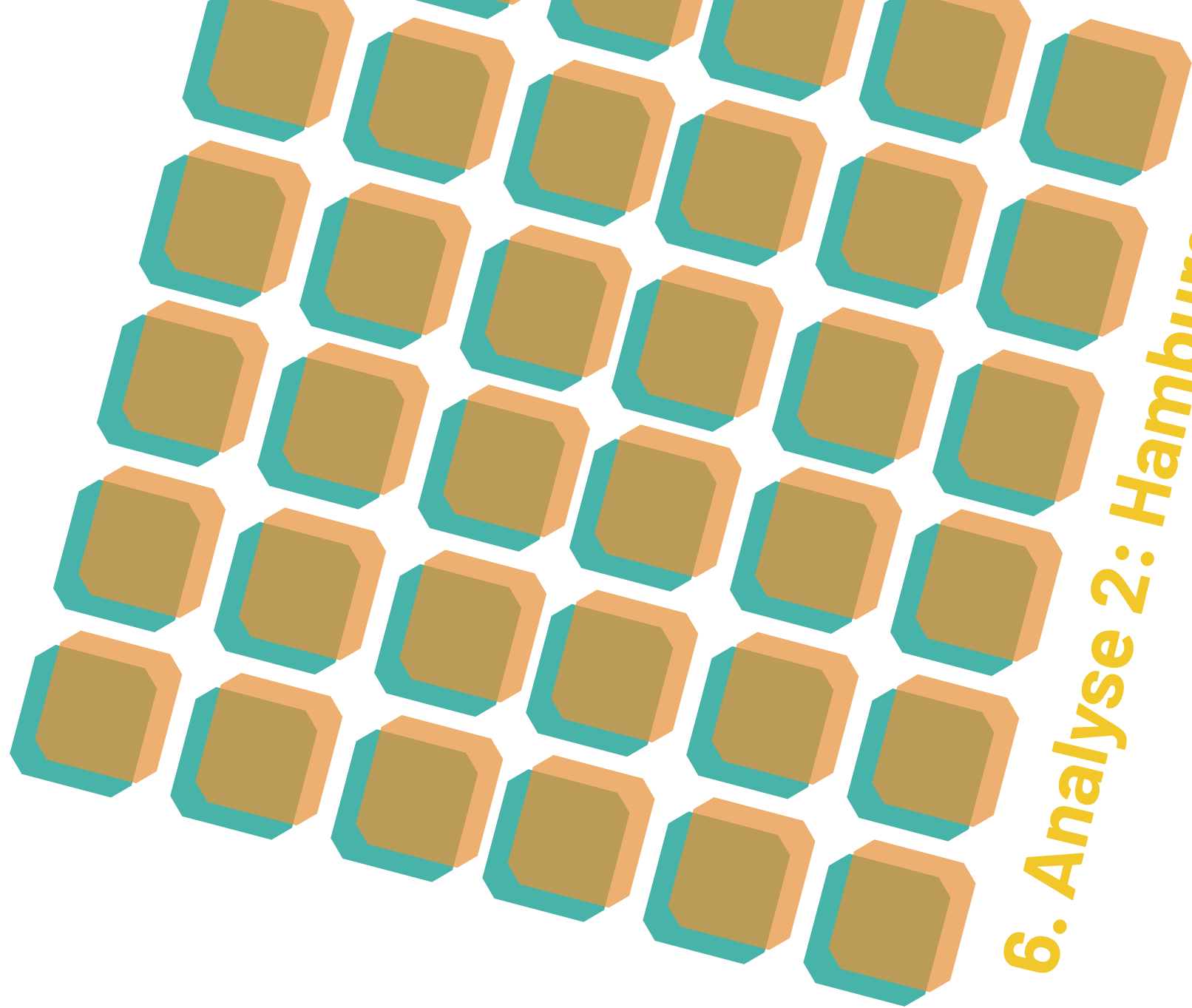
Der Entwurf einer langfristigen Perspektive, wie der im PMU abgebildete Langzeitplan, ist als ambitionierte Vision insgesamt als positiv zu bewerten. Während die Einordnung der Einzelprojekte als Schritte auf dem Weg zum Langzeitziel, der Gesamtumsetzung, teilweise nicht intensiv genug formuliert wurde, konnte damit ggf. auch ein stadtweiter Widerstand, mit Teilnahme von in absehbarer Zeit nicht konkret Betroffenen, verhindert werden. Damit konnte der Fokus der partizipativen Ressourcen auf die Bearbeitung der vom aktuell gebauten Superblock betroffenen Bürger*innengruppe gelegt werden. Der gesamtstädtische Plan bildet ein Gerüst, an der andere Maßnahmen koordiniert werden können und mit dem Maßnahmen sinnvoll bündelbar sind, wie die Anpassung der LSA an die Su-

perblocks und die daraus resultierenden Vorteile für den Verkehrsfluss auf den Hauptstraßen, sowie die daran ausgerichtete Haltestellenverlegung. Sowohl aus politischer, als auch aus planerischer Perspektive scheint ein großmaßstäbliches, übergeordnetes, aber konkretes Konzept sinnvoll, wenn Städte ihre Verkehrsstruktur grundsätzlich verändern oder die Flächenpotenziale von Verkehrsflächen anders nutzen wollen, was in Barcelona einen wesentlichen Teil der Zielsetzung bildet.

Abb.61 - Spielplatz auf Kreuzung im Superblock in Poblenou



Abb.62 - Zeugnisse der Olympiade 1992: Pergoles de l'Avinguda Icària



6. Analyse 2: Hamburg

*„Wir machen Stadt für uns Menschen
und nicht für uns Autos.“*

(Martin Bill)

6. Analyse 2: Hamburg

6.1. Stadtprofil Hamburg

Kennzahlen Stadt Hamburg

- Einwohner*innen: 1,841 Mio.
- Fläche: 755,09 km²
- Motorisierungsgrad:
500,4 KFZ / 1.000 Einw.
- Grünflächen: 533,7 km²
(Statistikamt Nord 2019)

Es wird davon ausgegangen, dass grundlegendes Wissen über die Freie und Hansestadt Hamburg vorhanden ist, insofern ist dieser Abschnitt auf das für diese Arbeit wesentliche reduziert. Dessen ungeachtet sollen an dieser Stelle für die Betrachtung relevante Aspekte aufgezeigt werden.

Im Bundesland Hamburg lebten im Jahr 2019 auf einer Fläche von 755,09km² 1.841.939 Menschen (Statistikamt Nord 2019). Daraus ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von 2439 Einw./km². Im Vergleich dazu erreichen andere Europäische Metropolen teils stark abweichende Werte. Berlin weist eine Bevölkerungsdichte von ca. 4088 Einw./km² auf, Barcelona 16.149 Einw./km² (vgl. 4.1) und die Kernstadt Paris, die über eine annähernd identische Fläche wie Barcelona verfügt, sogar 20.755 Einw./km² im Jahr 2017 (Institut national de la statistique et des études écono-

miques 2020). Diese verhältnismäßig geringe Bevölkerungsdichte entsteht auch dadurch, dass zum administrativen Gebiet des Bundeslandes Hamburg auch größere Freiflächen gehören, die land- und forstwirtschaftlich bewirtschaftet sind und in keinem Siedlungszusammenhang mit dem eigentlichen Stadtgefüge stehen. Selbst Hamburgs am dichtesten besiedelter Stadtteil - Hoheluft-West, übertrifft mit 18.676 Einw./km² nur knapp den Durchschnitt Barcelonas. An dieser Betrachtung soll ein wesentliches Charakteristikum Hamburgs aufgezeigt werden, was durch durchschnittliche Bebauungsdichten und andere Kennzahlen weiter gestärkt werden könnte: Hamburg verfügt über ein völlig anderes Spektrum an Dichtewerten als Barcelona.

Hamburg wuchs, wie viele europäische Städte, an einem Gewässer, in diesem Fall dem Fluss Elbe an einer verkehrstechnisch günstigen Stelle nördlich der Elbe radial um einen mittelalterlichen Kern. Die Wallbefestigungen des 17. und 18. Jahrhunderts wurden Mitte des 19. Jahrhunderts, wie typisch für diese Zeit, abgerissen und bilden die Freiflächen für die heutigen Wallanlagen. Mit der Industriali-

sierung kamen zahllose vorgelagerte Stadterweiterungen, die Eingemeindungen der Nachbarstädte Altona und Wandsbek, sowie vieler weitere bis dahin unabhängige Gemeinden hinzu. Unter dem Groß-Hamburg-Gesetz der Reichsregierung Hitler vom 01.04.1937 kam die Stadt zu ihrem heutigen Ausmaß. Fritz Schumachers „Schemata der natürlichen und wirklichen Entwicklung des Organismus Hamburg“ - ugs. „Feder- oder Fächerplan“ bildet noch heute ein Leitmotiv für die achsenorientierte Entwicklung Hamburgs. Die Stadtstruktur Hamburgs ist dadurch durchschnittlich divers und weist sämtliche für die europäische Stadt typische morphologische Gebäudetypen auf, abgesehen von einem mittelalterlichen Nukleus im Zentrum, dieser wurde durch den Großen Brand von 1842 und die Bombardierungen im zweiten Weltkrieg fast vollständig zerstört und durch große Kontorhäuser ersetzt. Insgesamt sind Hamburgs Siedlungsflächen deutlich fragmentierter als jene aus Barcelona. Das Stadtgefüge wird durch viele Grün- und Parkflächen perforiert, die im Zuge des „Grünen Netzes Hamburg“ zunehmend miteinander radial und axial verknüpft werden, sodass ein Spinnennetz ähnliches Grünflächen-Gewebe entsteht.

Hamburgs Infrastruktur ist erstaunlich stark zentralisiert: Im Osten und Westen flankiert von der längsten und drittlängsten Autobahn Deutschlands, der A7 und A1 - die zu den wichtigsten nationalen Verkehrsrouten gehören, wird die Innenstadt vornehmlich durch die B4 erschlossen. Das hochverdichtete Gebiet um die Alster wird radial durch die B5 erschlossen. Besonders eindeutig zeigt sich diese starke Zentralisation im Schienenverkehr: Der Hamburger Hauptbahnhof ist nach Fahrgastzahlen der mit Abstand größte Bahnhof Deutschlands, was auch daran liegt, dass der gesamte öffentliche Nahverkehr den Hauptbahnhof durchläuft. Daraus ergibt sich eine minimale Anzahl an Umstiegen, allerdings birgt starke Zentralisation auch eine hohe Anfälligkeit auf Ausfälle, die dann das ganze System betreffen.

Neben dem Straßen- und Schienennetz verfügt Hamburg über ein im Aufbau befindliches Fahrrad-Schnellstraßen-Netz („Velorouten“), welche aus 14 einzelnen Routen bestehen und bei Fertigstellung eine Gesamtlänge von 280km erreichen sollen. Daneben verfügt Hamburg noch über 15 sog. Freizeitrouten entlang verschiedener Grün- und Erholungsge-

6. Analyse 2: Hamburg

bierte mit einer gesamtlänge von ca. 400 km (Hamburg.de (o.J.) [3]).

Strukturell weist Hamburg ein großflächig organisches Gewebe auf, das kleinräumig teilweise auch orthogonal organisiert sein kann, übergeordnete Bau- und Verkehrsbezüge erfolgen jedoch immer entlang komplexer Linien. Weiterhin ist die Stadt stark nordseitig der Elbe aufgestellt. Der allergrößte Teil der Wohngebäude und aller wesentlicher Funktionen lokalisiert sich hier. Die Flächen südlich der Elbe sind momentan vorwiegend für Industrie- und Hafengebiete reserviert, zzgl. einzelner Siedlungsgebiete, wie Harburg oder Wilhelmsburg. Insgesamt wird geschätzt, dass es in Europa ca. 300 Millionen Parkplätze gibt (EU-28), von denen 80% im öffentlichen Raum, zumeist als straßenbegleitendes Parken, verortet sind. Parkgebühren fallen nur bei 11 Millionen Parkplätzen an, also bei ca. 3,6% aller Parkplätze (Catella Group 2016). Insgesamt kann davon ausgegangen werden, dass diese Zahlen in etwa auch auf Hamburg übertragbar sind, zumindest aber ein ungefähres Verhältnis zwischen kostenlosen und kostenpflichtigen Parkplätzen wiedergeben und entsprechend runterskaliert auch auf Hamburg zutreffen könnten. Mangels genauerer Daten

zur Parkplatzsituation in Hamburg sind in diesem Punkt aber genauere spezifischeren Aussagen nicht möglich. Nach MiD 2008 (Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation o.J.) unterscheiden sich bspw. die Wegelängen zwischen Bewohner*innen der Kernstadt und aus sehr abgelegenen Ortschaften nur marginal. Lediglich Wegelänge und die ländliche Außerortsgeschwindigkeit variieren stärker. Dennoch stellt die Bereitstellung und Erhaltung von Parkraum nach wie vor eine große Belastung für die öffentliche Hand dar, auch weil die selten erhobenen Gebühren bei weitem nicht ausreichen, die für die Erhaltung anfallenden Kosten zu decken (Randelhoff 2016). In Hamburg muss im Kontext eines solchen Projektes insbesondere die potenziell deutlich geringere Anzahl an Tiefgaragen kompensiert werden.

6.2 Interview-Ergebnisse Hamburg

In Hamburg konnten Vertreter*innen dreier Institutionen als Interviewpartner*innen gewonnen werden: der „Allgemeine deutsche Fahrradclub e.V.“ (ADFC), der „Naturschutzbund Deutschland e.V.“ (NABU), sowie die Partei der Hamburger Bürgerschaft „Bündnis 90/Die Grünen“. Das größ-

te Problem wird durch die Interviewten als eingeschränktes Bewusstsein in der Verkehrsplanung identifiziert und nicht der mangelnden Bereitschaft sich neuen und innovativen Konzepten in der Verkehrsplanung zu öffnen zugeschrieben. Dazu zählt der parkende, sowie der fahrende KFZ-Verkehr. Der Gedanke: „Verkehr ist das Auto und das muss fahren“ ist in den Köpfen der Planer*innen verankert und äußert sich beispielsweise dadurch, dass wenn eine Baustelle eingerichtet wird, zunächst die Fußgänger*innen und die Fahrradspur eingeschränkt werden, bevor die Fahrbahn für den KFZ-Verkehr eingeschränkt wird. Der Gedanke, den Autoverkehr so angenehm wie möglich zu gestalten und damit auch den ruhenden Verkehr, ist stark verbreitet. Fast in dem gesamten Stadtgebiet würden Autofahrer*innen ausreichend kostenlosen Parkraum finden. Außerdem wird das reaktive Verhalten der Verkehrsplanung bemängelt. Tempolimits werden oft erst als Antwort auf Verkehrsunfälle mit tödlichem Ausgang und anschließenden Protesten aus der Bevölkerung eingeführt. Der Politik wird zudem vorgeworfen, dem Minimalismus verhaftet zu sein. Sprich bei der Planung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen

wird in der Regel nur ein Straßenzug betrachtet und beplant. Ein Konzept, welches großräumiger ausgelegt ist oder sogar die gesamte Stadtfläche mit einbezieht, existiert bis zu diesem Zeitpunkt nicht. Eine angestrebte Modal-Split-Veränderung ist zwar im Klimaplan verankert, jedoch ist im Maßnahmenplan dazu nichts zu finden. Durch die Interviewten wird eine blockierende Haltung der Opposition in der Bürgerschaft bemängelt. Sie würden, da sie in der Regel eine Wählerschaft vertreten, welche für ist das Auto ist, progressive Ansätze ausbremsen oder auch verhindern.

Um den Problemen entgegenzuwirken ist es notwendig, dass die Zivilgesellschaft die Politik wachrüttelt, Probleme und Wünsche klar formuliert und so die Politik zu einem Umdenken bewegt. Auf der Seite der Planenden ist es nötig, sich offen neuen Ideen zuzuwenden und diese auszuprobieren. Bisherige Fehler in der Planung müsse man mit Offenheit begegnen und neue Lösungsansätze finden. Dazu gehört vor allem die Konsequenz, welche in der Durchführung der Projekte gefordert wird. Wenn man dem MIV, wie bei „Ottensen macht Platz“, stark die Möglichkeiten einschränkt die Verkehrsflächen und

6. Analyse 2: Hamburg

den öffentlichen Raum zu nutzen, mit der Absicht diesen zurückgewonnenen Raum den Menschen zur Verfügung zu stellen, muss im gleichen Zuge auch eine Bespielung dieser Fläche ausreichend ermöglicht werden. Den ansässigen Gastronom*innen ist es beispielsweise nicht gestattet, ihr Mobiliar auf die frei gewordenen Flächen zu stellen. Der Zeitpunkt des Projektstarts und die Dauer sind ein weiterer Kritikpunkt. Ein Projekt, mit dem die Akzeptanz für einen neuen Ansatz der Verkehrsberuhigung getestet werden soll, sowie die Aneignung des Raumes durch die Menschen, dürfe nicht im September starten, wenn das Wetter wieder kalt und ungemütlich werde. Die Dauer von sechs Monaten ist außerdem nicht ausreichend, um den Menschen die Möglichkeit zu geben, den neuen Raum, den es sich anzueignen gilt, auch als diesen wahrzunehmen.

Einigkeit besteht bei den Interviewten in der Annahme, dass das Superblock-Konzept auf Hamburg anwendbar ist, auch wenn die Stadtstruktur eine andere ist. Zu beachten sind die unterschiedlichen örtlichen und baulich-strukturellen Bedingungen innerhalb der Stadt. Zudem muss die Erreichbarkeit für die Menschen

gesichert zu sein. Ob das Superblock-Konzept als gesamtstädtisches Verkehrsberuhigungskonzept allerdings auch für Hamburg überhaupt sinnvoll ist, ist durch die Interviewten nicht beantwortet worden können bzw. infrage gestellt worden. Projekte sollen zuerst in den Quartieren umgesetzt werden, in denen die Akzeptanz tendenziell höher ist. Dies führt zu weniger Widerstand und erhöht die Chance, dass das Projekt erfolgreich durchgeführt werden kann. Ein zeitlich begrenzter Testzeitraum führt zudem ebenfalls zu weniger Protest. Damit erhöhen sich die Chancen für den Start eines Projektes.

Die Ergebnisse der Interviews deuten auf einen Bedarf nach mehr öffentlichem Raum hin, der für die Breite der Bevölkerung zur Verfügung steht und nicht ausschließlich dem MIV vorbehalten ist. Dabei ist zu beachten, dass unsere Interviewpartner*innen aus dem Lager der Gesellschaft kommen, die dem MIV tendenziell eher kritisch gegenüber steht. Dies bedeutet allerdings nicht, dass dadurch die Legitimität der Kritik eingeschränkt ist, denn auch sie versammeln einen großen Teil der Gesellschaft hinter sich: den Teil der Gesellschaft, der im Gegensatz zu den Nutzer*innen des

MIV keine milliarden schwere Automobillobby auf seiner Seite hat, welche entsprechende Interessen in der Politik und Öffentlichkeit vertritt.

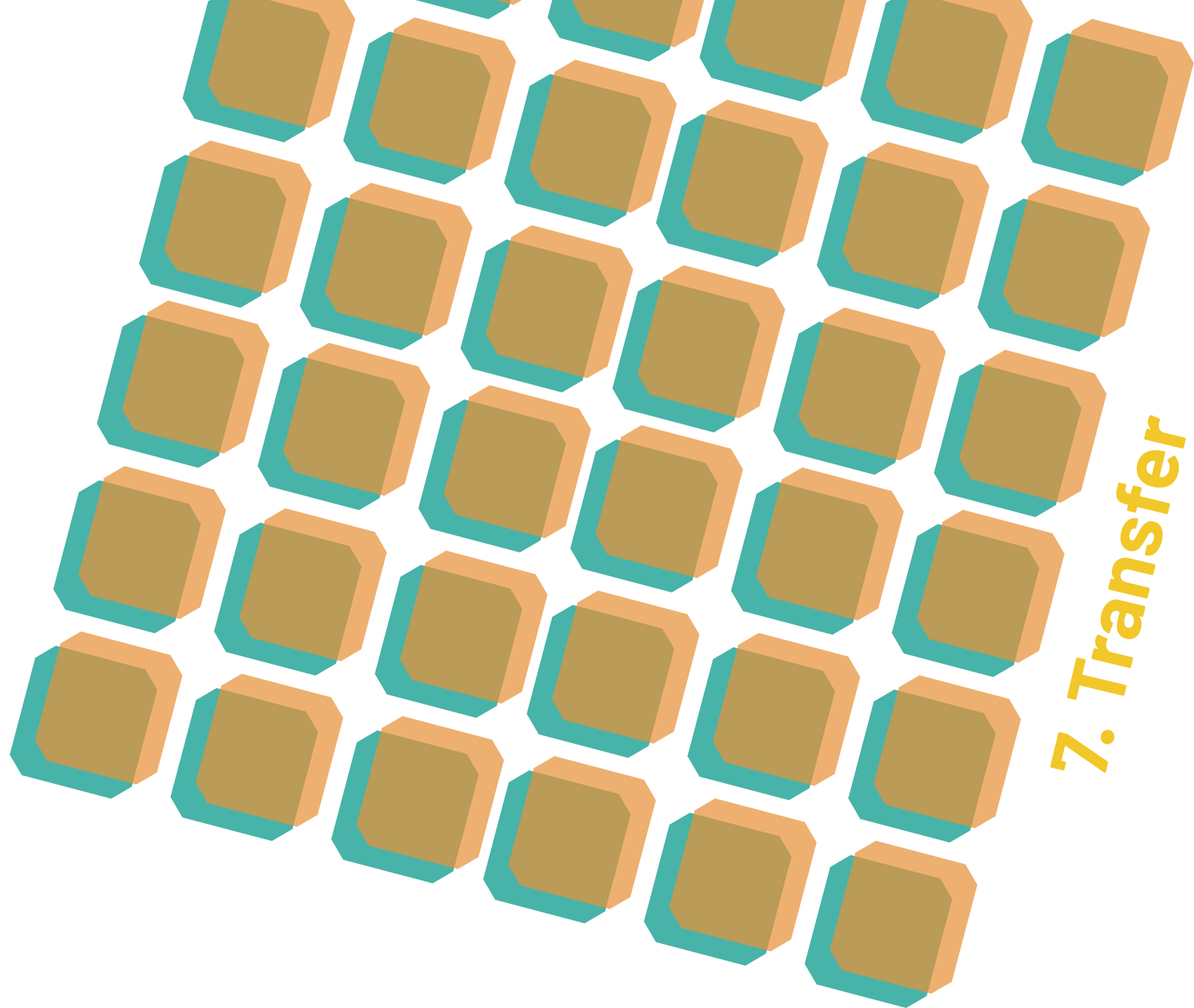
Abb.64 - S.152: Hohenzollernring in Altona

Abb.65 - S.153: Parkende Autos in der Daimlerstraße in Ottensen

Abb.63 - Historische Postkarte des Rödingsmarkt, ca. 1912, Bilderbuch Hamburg (o.J.)







7. Transfer

„I think for every city, for every neighborhood in Barcelona too, they need a specific development of the superblock.“

(Neighbourhood Association Poblenou)

7. Transfer

7.1 Gegenüberstellung Barcelona-Hamburg

	Hamburg	Barcelona
Einwohner*innen (2018)	1.841.179 Einw. ^[1]	1.636.762 Einw. ^[6]
Stadtfläche (2018)	74.750 ha ^[2]	10.135 ha ^[6]
Einwohner*innendichte (2018)	25 Einw./ha ^{[1],[2]}	160 Einw./ha ^[6]
Grünflächenanteil (2018) - Im Verhältnis zur Stadtfläche	53.371 ha ^[2] 71,4 % ^[2]	2.847 ha ^[7] 28,0 % ^{[6],[7]}
Straßenflächenanteil (2018) - Im Verhältnis zur Stadtfläche	6.623 ha ^[2] 8,9 % ^[2]	2.128 ha ^[7] 21,0 % ^{[6],[7]}
Modal-Split (2017) - ÖV - Rad - MIV - Fuß	22% ^[3] 15% ^[3] 36% ^[3] 27% ^[3]	27% ^[8] 2% ^[8] 29% ^[8] 42% ^[8]
Motorisierungsgrad (2018)	500,4 KFZ/1000 Einw. ^{[1],[4]}	505,4 KFZ/1000 Einw. ^{[6],[9]}
Klima (1991-2020) - durchschnittliche Tageshöchsttemperatur - durchschnittliche Tagestiefsttemperatur - Regentage - Regenmenge - Sonnenstunden (pro Tag)	13,8° C ^[5] 5,1° C ^[5] 133 Tage/Jahr ^[5] 770mm/ Jahr ^[5] 4,3 Stunden/Jahr ^[5]	19,4° C ^[1] 12,6° C ^[9] 49 Tage/Jahr ^[9] 314mm/ Jahr ^[9] 7,2 Stunden/Jahr ^[9]

^[1](Statistikamt Nord 2018)

^[2]Tabelle "Auswertung" im Anhang

^[3](Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation 2018)

^[4](Statistikamt Nord (2019)

^[5](Wetter.de 2020 [1])

^[6](Ajuntament de Barcelona 2018 [1])

^[7](Ajuntament de Barcelona 2018 [2])

^[8](Deloitte Insights 2018)

^[9](Ajuntament de Barcelona 2018 [3])

^[10](Wetter.de 2020 [2])

Tab. 4 - Vergleich Kennzahlen Barcelona-Hamburg, Eigene Darstellung

Während die Einwohner*innenzahlen in Hamburg und Barcelona mit einem Abstand von knapp 250.000 Einwohner*innen relativ nah beieinander liegen, weichen die Stadtflächen stark voneinander ab. Barcelona hat mit ca. 10.000 ha Stadtfläche weniger als ein siebtel der Fläche von Hamburg. Dies wird auch in der Dichte der Einwoh-

ner*innen deutlich, die ebenfalls in Barcelona mehr als sechsmal so hoch ausfällt. Zwar stammen die Daten der Grün- und Verkehrsflächenanteile der beiden Städte aus offiziellen Quellen der jeweiligen Städte, trotzdem ist nicht sicher, welche Flächen genau mit eingerechnet und welche ausgeschlossen wurden. Unter der Annahme,

Abb.66 - Modal Split Hamburg, Eigene Darstellung, (BWVI 2018)

Modal Split in Hamburg (2017)

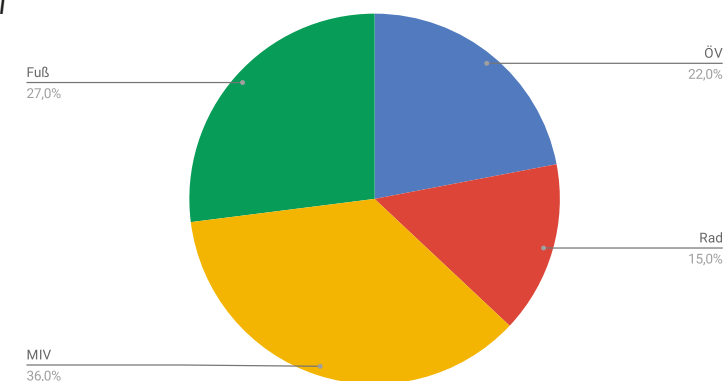
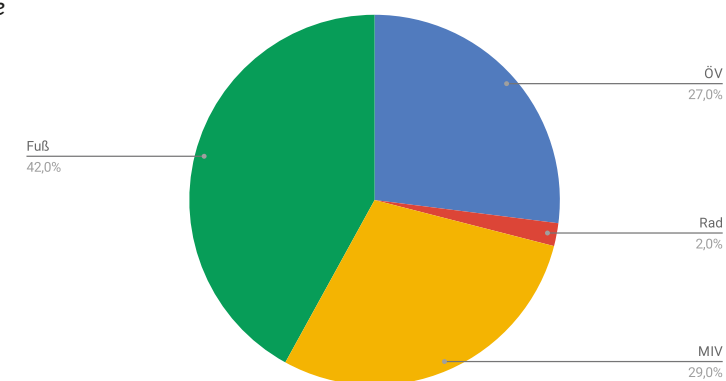


Abb.67 - Modal Split Barcelona, Eigene Darstellung, (Deloitte Insights 2018)

Modal Split in Barcelona (2017)



dass alle Grünflächen mit einbezogen wurden, kann die Aussage getroffen werden, dass der Grünflächenanteil von Hamburg mit 71,4% der Gesamtstädtischen Fläche deutlich über dem von Barcelona mit 28% liegt. Der hohe Grünflächenanteil in Hamburg führt jedoch auf das „Groß-Hamburg-Gesetz“ von 1937 zurück. Durch das Gesetz wurden viele umliegende Ortschaften in Hamburg eingemeindet (Hamburg.de o.J.). Diese umliegen-

den Ortschaften mit dörflichem Charakter, ein Siedlungsgebiet mit umliegenden Grünflächen, führen dazu, dass Hamburg heutzutage einen so extrem hohen Grünflächenanteil hat. Bei einem Vergleich der beiden Städte bezüglich des Modal Splits zeigen sich deutliche Unterschiede. So ist der Anteil des ÖV in Barcelona zwar höher, der Radverkehr jedoch deutlich geringer als in Hamburg. Beim MIV ist dies umgekehrt. Der Anteil des

7. Transfer

MIV ist in Hamburg also höher als in Barcelona. In Barcelona ist der Fußverkehr allerdings wieder bedeutend höher als in Hamburg. Dies lässt sich möglicherweise auf die kompaktere Stadtstruktur und ausgeprägte Nutzungsmischung zurückführen, wodurch die fußläufige Erreichbarkeit von vielen Zielen ermöglicht wird. Der Motorisierungsgrad beider Städte ist im Gegensatz zu den Werten des Modal Split nicht weit voneinander entfernt. In Hamburg ist der Motorisierungsgrad mit 500,4 KFZ/1.000 Einw., trotz des höheren MIV-Anteils, ein wenig geringer als in Barcelona 505,4 KFZ/1.000 Einw..

Beim Vergleich des Klimas zeigen sich wieder deutliche Unterschiede zwischen den beiden Städten. So liegen die durchschnittliche Tageshöchsttemperatur, so wie die durchschnittliche Tagestiefsttemperatur zwischen 1991 und 2020 in Barcelona deutlich höher als in Hamburg. Zu erwarten war auch, dass die Niederschlagstage, wie auch der Gesamtniederschlag, in Barcelona geringer sind als in Hamburg. Die Stadt Barcelona hat im Schnitt deutlich mehr Sonnenstunden pro Tag.

7.2 Erkenntnistransfer Barcelona - Hamburg

Im Verlauf der Untersuchung konnten Hinweise auf Herausforderungen und nötige Anpassungen des Superblock-Konzepts im Hinblick auf die Übertragung auf Hamburg gefunden werden. Wichtig bei der Betrachtung dieses Konzeptes ist die Entstehungsgeschichte im Rahmen eines spezifisch auf „mediterrane“ Städte zugeschnittenen Forschungs- und Entwurfsprogramms, deren Annahmen, Ziele und Ergebnisse immer in diesem Kontext betrachtet werden müssen. Durch die Ausrichtung auf die meist dichter bebauten mediterranen Städte mit einer traditionell intensiveren Nutzung des öffentlichen Raumes und anderen klimatischen Herausforderungen, die auch in den Texten Ruedas erwähnt werden, kann in einem nord-mitteleuropäischen Kontext nicht mit gleichen Ergebnissen gerechnet werden. Die Dichte Barcelonas, insbesondere im Distrikt Eixample, dessen Struktur die Konstruktion des Superblocks vorgab, wird in Hamburg nicht erreicht, was Konsequenzen für die Wirkung haben wird, da in den Interviews in Barcelona schon die Dichte des Superblocks Poblenou als nicht aus-

reichend bezeichnet wurde. Die erhoffte Nutzungsintensität sowie die teils weitergehenden sozialen Ziele des ecological urbanism sind damit bei der Umsetzung in Hamburg eher als gefährdet anzusehen. Da selbst in den dichtesten Hamburger Stadtteilen keine ähnliche Dichte erreicht wird, ist auch die Rechtfertigung des Kostenaufwands für eine geringere Anzahl potentieller Nutzer ein zu beachtender Faktor.

Ein weiterer grundsätzlicher Unterschied ist der signifikant höhere Fußgänger*innenanteil im Modal Split Barcelonas, der auf höhere Dichte und die damit zusammenhängende höhere Dichte von „städtischen Entitäten“- von BCN Ecologia als „Urban Entities“, „Legal Entities“ bzw. „Economic Actions“ bezeichnet - wie Geschäften, Vereinen und sozialen Einrichtungen, in fußläufiger Entfernung, sowie auf die damit korrelierende höhere Nutzungsmischung zurückzuführen ist. Diesen Anteil in Hamburg allein durch Umgestaltung des öffentlichen Raumes stark zu steigern, erscheint nicht realistisch, da die Entfernungen der Ziele dadurch nicht direkt beeinflusst werden und eine Beschleunigung des Fußverkehrs über den Superblock hinaus (der die Erreichbarkeit von Zie-

len zu Fuß steigern könnte) nicht gewährleistet werden kann. Der Einfluss des veränderten Straßenverlaufs auf den Durchgangsverkehr erscheint auch in Hamburg realistisch, auch wenn diese Anpassungen bei der Einführung vermutlich nicht reibungslos erfolgen werden, da die Veränderung des Straßensystems im Block auch nicht in der regelmäßigen Gestaltung der Superblocks Barcelonas möglich sein wird. Die grundsätzliche Herangehensweise, auf physische Barrieren statt Kontrolle zu setzen, erscheint sinnvoll. Bei „Missachtung“ dieses Prinzips in der Gestaltung, wie bei den physisch durchfahrbaren Plätzen kam es zu Regelverstößen. Auch erfordert die konsequente Einführung des Superblocks eine stärkere Kontrolle der Parkverstöße in den nicht physisch abgegrenzten Bereichen des öffentlichen Raumes. Ein Mangel an Kontrolle kann gegebenenfalls Widerstände vermindern, die Regelverstöße prägen aber die Wahrnehmung und damit auch die Wirkung der Neugestaltung.

Während die Wirkung des reduzierten Durchgangsverkehrs und des neu zu schaffenden, an Fußgänger*innen angepassten Raumes mit seiner Begrünung als grundsätzlich übertrag-

7. Transfer

bar angesehen wird, müssen auch die Nachteile, wie die Umverlagerung der Lärm- und Luftbelastung an die Hauptstraßen in Betracht gezogen werden. Die Umsetzung eines einzelnen Superblocks sollte dabei keine signifikant steigenden Belastungen hervorrufen, es sollte nur der bisher im Block verkehrende und grundsätzlich dort nicht eingeplante Durchgangsverkehr als zusätzlicher Verkehr auf den anliegenden Hauptstraßen auftreten. Sollte aber, analog zu Barcelona, ein Netz aus Superblocks angedacht werden, sind diese zusätzlichen Belastungen nicht außer Acht zu lassen.

Es stellt sich die Frage, welche Zielsetzung mit einer Einführung des Superblocks in Hamburg erreicht werden soll. Die Attraktivitäts- und Lebensqualitätssteigerung durch die geschaffenen öffentlichen Räume ist lokal erreichbar, wenn auch mit hohen Kosten verbunden. Während sich der Einfluss auf die Gentrifizierung in Barcelona zwar prinzipiell bestätigt, aber mit Hinweis auf die „Gleichbehandlung“ durch den Langzeitplan relativiert werden konnte, ist in Hamburg bei Umsetzung in einem einzelnen Gebiet von einem höheren „Risiko“ für Mietsteigerungen auszugehen.

Die Umsetzung der langfristigen Planung mit über 500 Superblocks ist in Barcelona auch nicht als gesichert anzusehen, da der Zeithorizont nicht einsehbar ist und das Projekt nicht losgelöst von politischen Veränderungen betrachtet werden kann. Da ein großer Teil der Vorteile erst bei vollständiger Umsetzung stadtweit feststellbar sein wird, müsste der Prozess auf Ebene der Verwaltung festgeschrieben werden, wenn dieser gesichert werden soll. Ähnlich sollte sich diese Problematik auch in Hamburg ergeben, insbesondere im Hinblick auf den höheren MIV-Anteil im Modal Split, der auch im Kontext des eher ähnlichen Motorisierungsgrades dahingehend interpretiert werden kann, dass die Nutzung des PKW in Barcelona eher für die selteneren, längeren Strecken verwendet wird, während der eigene PKW in Hamburg eher für den Arbeitsweg und zum Einkaufen genutzt wird. Dabei ist sicherlich auch die fußläufig erreichbare Nahversorgung in den verdichteten Vierteln Barcelonas ein Faktor.

Auch die Witterungsunterschiede sollten bei der Umsetzung eines spezifisch mediterranen Konzepts in Hamburg in ihrer möglichen Wirkung nicht unterschätzt werden. Schutz vor

der Witterung ist ein Faktor in der Gestaltung der Superblocks, während in Barcelona nötige Verschattung durch Bäume relativ einfach geschaffen werden kann, ist der Schutz vor Niederschlag in Hamburg ein größerer Faktor und kann nicht realistisch flächendeckend gewährleistet werden. Dass die Nutzungsintensität auch in den wesentlich weniger milden Wintermonaten angemessen hoch sein wird, ist zu bezweifeln. Während Klimaprognosen diese Faktoren in Hamburg als abnehmend darstellen, ist zur Bewertung dieses Konzeptes nicht von einer prinzipiellen „Mediterranisierung“ des Wetters in Hamburg auszugehen.

7.3 Kriterien der Suche eines Entwurfsgebietes

Der Transfer der Ergebnisse aus Barcelona auf Hamburg erfolgt mit dem Ziel, ein Interventionsgebiet auszuwählen, das für eine Implementation eines Superblocks sinnvoll erscheint. Die dafür relevanten Parameter resultieren aus einer Anpassung der von Rueda und BCNecologia genannten Voraussetzungen, sowie das Ausmaß der zu beeinflussenden Bedarfe und Herausforderungen. Es wurde versucht, einen Stadtteil auszuwählen,

der von einer Intensität der Belastungen betroffen ist, die der Situation im Eixample von Barcelona nahe kommt. Der Auswahlprozess der Pilot-Superblocks erfolgte in Barcelona wenig systematisch und bedarfsorientiert, daher wurde versucht, die Bedarfe und Belastungen zu bewerten und daraus einen systematischen Auswahlprozess auf Stadtteilebene zu generieren, indem zum einen die Rangfolge der in Frage kommenden Stadtteile in Betracht gezogen, aber auch die relative Intensität anhand der konkreten Wertdifferenzen beachtet werden soll.

Als wichtigster Faktor für die funktionierende Etablierung eines Superblocks im Sinne des ecological urbanism (vgl. 2.5 Ecological Urbanism) ist die Dichte als Voraussetzung zu sehen. Dies wird von Rueda in mehreren Veröffentlichungen zu den Superblocks als ein wichtiger Faktor herausgestellt. Als Argument dafür lässt sich zum einen der soziale Aspekt des ecological urbanism nennen, dessen Ziel, Leben „auf der Straße“ stattfinden zu lassen, in jedem Fall einer gewissen Dichte an Menschen bedarf, wenn dies innerhalb eines begrenzten Bereiches wie dem Superblock stattfinden soll. Auch wird die Idee des

7. Transfer

Superblocks mit der relativen Unterversorgung (pro Person) durch städtische Infrastrukturen in den dichten innerstädtischen Wohngebieten Barcelonas im Vergleich zu ländlichen Siedlungen begründet. (Rueda 2018 S.142) Als nicht zu unterschätzender Punkt erscheint aber die Rechtfertigung einer so kostenintensiven und (als Pilotprojekt) sehr kleinräumigen Maßnahme. Der nötige Kostenaufwand für die finale Gestaltung, dem structural urbanism (vgl. 4.2 Definition Superblocks), kann nur dadurch begründet werden, dass die Dichte und damit die Anzahl der davon beeinflussten Personen möglichst hoch ist.

Der Faktor der Dichte wird als zwingendes Kriterium mit einem Minimum von 50 Einwohner*innen pro Hektar festgelegt, diese Zahl orientiert sich an Ruedas Äußerungen zu der Umsetzung in Figueres, bei der Dichte oder „compactness“ als eine der drei übergeordneten Voraussetzungen festgelegt wurde. Die städtische Vision des ecological urbanism zielt unter anderem auf die Effizienzsteigerung der Interaktionen der Bewohner*innen und der „städtischen Entitäten“ wie Geschäfte, Vereine und sozialen Einrichtungen durch Dichte. Auch da diese städtischen Institu-

tionen erst ab einer höheren Dichte ausreichend bestehen, ist dieser Faktor für die Auswahl relevant. Die 50 Einwohner*innen/ha wurden als das Minimum einer dieser Struktur entsprechenden städtischen Umgebung angesehen, während eine weiter gesteigerte Dichte zusätzlich positiv bewertet wird. Auch in Betrachtung der durchschnittlichen Dichte Barcelonas mit ca. 160 Einwohner*innen/ha sollte ein Entwurfsgebiet in Hamburg möglichst in dieser Größenordnung liegen. Jeder Stadtteil, der das Kriterium von mehr als 50 Einwohner*innen/ha nicht erfüllt, wird nicht in die weiteren Analysen einbezogen.

Da die Bedeutung der Dichte für eine erfolgreiche Implementation und auch für ein Feststellen etwaiger Konflikte und Kapazitätsgrenzen im Rahmen eines Pilotprojektes von erhöhter Wichtigkeit ist, wird dieser Parameter zusätzlich als Bewertungsfaktor beachtet. Auch die Rechtfertigung dieser kostenintensiven Maßnahme gegenüber der Öffentlichkeit wird durch eine möglichst hohe Dichte vereinfacht, da so eine größtmögliche Zahl von Anwohner*innen von den Luft- und Mikroklima-Verbesserungen profitiert. Auch verstärkt eine hohe Dichte die Bewertung der Dringlichkeit

einer Intervention bei der Belastung durch den Verkehr, da so auch hier die Bedarfe einer höheren absoluten Anzahl von Menschen teilweise erfüllt werden können. Das Verhältnis von Kosten zu Nutznießer*innen einer so kleinräumigen Maßnahme hängt auch direkt mit der Einwohner*innendichte zusammen, da der Superblock primär auf diese Nutzer*innengruppe ausgerichtet ist.

Der Anteil der Straßenverkehrsfläche bildet aus zwei unterschiedlichen Gründen den nächsten Ranglistenfaktor. Da die Grundidee des Superblocks die Schaffung eines für Fußgänger*innen angepassten Raumes auf Kosten eines geringeren Fahrbahnanteils als zentrales Element beinhaltet, wird dieser Faktor zur Einschätzung des zur Umgestaltung verfügbaren Raumes verwendet. Da keine Flächendaten für den spezifisch auf Fußgänger*innen zugeschnittenen Verkehrsflächen zur Verfügung standen, wurde die zusammengefasste Verkehrsfläche als Datenquelle verwendet. Während dieser Faktor nicht direkt die PKW-orientierte Fläche wiedergibt, wird zum einen davon ausgegangen, dass der überwiegende Teil der Verkehrsfläche von PKW-Nutzung dominiert wird, zum

anderen zielt der Superblock auch darauf, die Verkehrsflächen für andere Nutzungen zu öffnen. Erst diese machen, laut Konzept, den/die Fußgänger*in zum „Citizen“, was dazu führt, dass diese umgewandelten Verkehrsflächen künftig als öffentliche Grün-, Sport- und Freizeitflächen bewertet werden und selbst die geschaffenen Begegnungszonen klar von klassischen Gehwegen oder ähnlichem zu differenzieren sind. Nicht weniger relevant ist den Einschätzung der kumulierten Belastungen durch die PKW-Verkehr, wie Lärm, Feinstaub, Unfälle etc., bei dem von einer Korrelation zum Anteil der Verkehrsfläche ausgegangen wird. Der Anteil der Verkehrsfläche ist somit sowohl ein Faktor für Potential, wie auch ein indirekter Faktor zur Belastungssituation.

Die Einschätzung des Bedarfs an verfügbaren öffentlichen Grünflächen begründet sich aus den erwarteten Vorteilen der geschaffenen Grünräume mit positiven klimatischen, ästhetischen und gesundheitlichen Vorteilen. Je niedriger die verfügbare Grünfläche pro Person, desto höher wird die erwartete Nutzungsintensität eingeschätzt, da weniger „konkurrierende“ Grünflächen vorhanden

7. Transfer

sind. Bei einem bestehenden Mangel an Grünfläche ist der der positive Einfluss der durch zusätzliche Grünflächen erwarteten Wirkungen auf die einzelnen Bürger*innen eher feststellbar. Besonders in Betracht gezogen werden Stadtteile, deren Grünflächenanteil pro Person unter dem dort anzuwendenden Hamburger Zielwert von $6\text{m}^2/\text{Einw.}$ liegen (Freie und Hansestadt Hamburg 1997).

Als Faktor für die Einschätzung der Nutzungsqualität der öffentlichen Räumen wurde zusätzlich der Anteil der Sport- und Erholungsfläche pro Person herangezogen. Zwar überschneiden diese sich teils mit den öffentlichen Grünflächen, aber bei spezifischen Sport- und Freizeitflächen wird bei der Bewertung von Nutzungsqualität und -intensität von einer wesentlich höheren Wirkung pro absoluter Fläche ausgegangen, weshalb die anteilige „Doppelbewertung“ dieser Flächen beabsichtigt ist. Dieser Faktor ist in seiner Relevanz aber nachrangig gegenüber den übrigen Parametern.

7.4 Auswahl Entwurfsstadtteil

Der Auswahlprozess beginnt mit der Analyse der städtischen Daten zur Bevölkerung vom 31. Dezember 2018 (GIS-Layer: ALKIS, Bevölkerungsdaten: Statistikamt Nord). Entsprechend des im vorherigen Kapitel festgelegten Ablaufes werden als erster Schritt alle Stadtteile ausgewählt, deren Bevölkerungsdichte über 50 Einwohner*innen pro Hektar liegt. Nur diese werden in die weitere Analyse miteinbezogen. Die diesen Parameter erfüllenden Stadtteile sind in der Abb.68 hervorgehoben, sowie auch im Diagramm in Abb.69, nach Bevölkerungsdichte geordnet dargestellt.

Beim Vergleich der Einwohner*innendichte als Ranglistenfaktor wird erkennbar, dass selbst in der bereits eingegrenzten Auswahl dichter, städtischer Stadtteile die Dichte stark variiert. Dies ist auf die im Vergleich zu Barcelona weniger gleichförmige Bebauungsstruktur Hamburgs zurückzuführen, sowie der weniger ausgeprägten Nutzungsmischung und unterschiedlichen Intensitäten der gewerblicher Erdgeschossnutzung. Die drei dichtesten Stadtteile Hoheluft-West, Eimsbüttel und Hoheluft-Ost liegen mit 187-173 Einw./ha

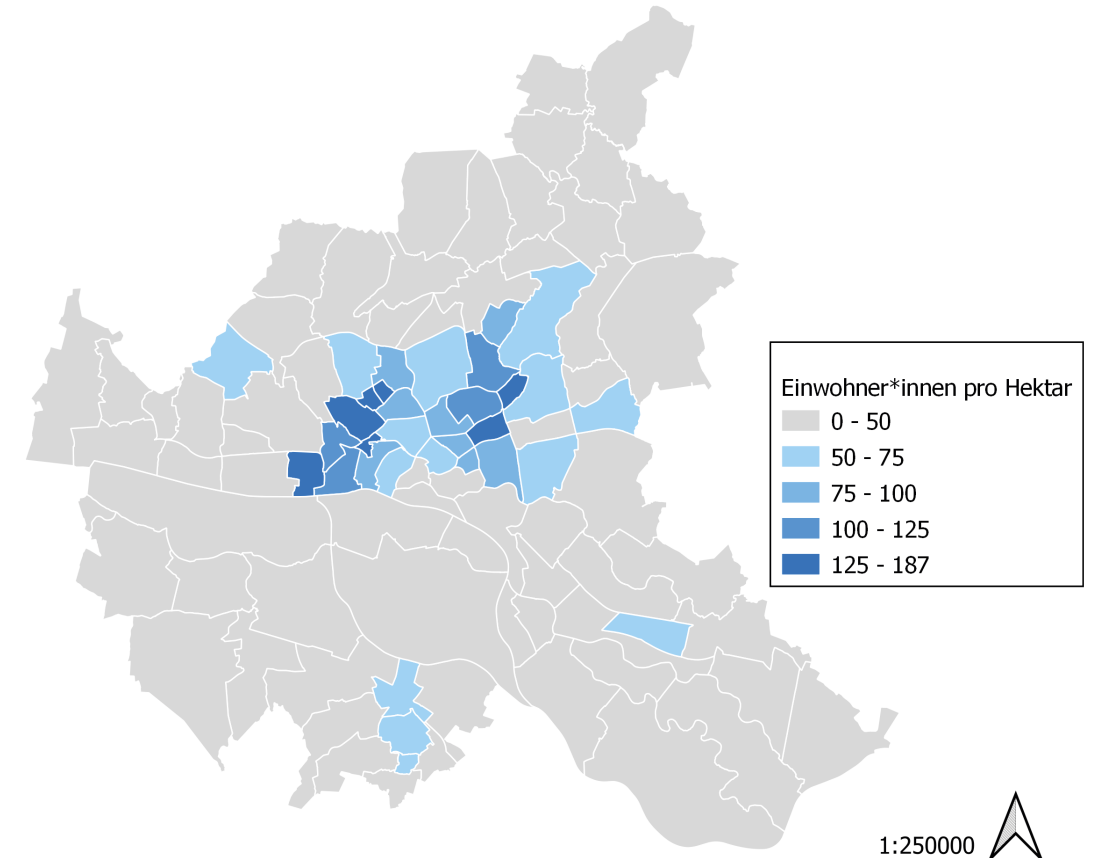


Abb.68 - Selektion der Stadtteile mit Bevölkerungsdichte $>50\text{Einw./ha.}$, Eigene Darstellung, Datengrundlage: ALKIS, Statistikamt Nord

noch immer weit unter dem Durchschnittswert von Poblenou mit 225 Einw./ha. Durch die hohe Bedeutung der Dichte für das Konzept und die im vorigen Kapitel weiter erläuterte Bedeutung für die Umsetzung und den Erfolg des Projektes, erscheinen nur die dichtesten Stadtteile für einen Pilotversuch in Frage zu kommen. Als nächster Faktor wird der prozentuale Anteil der Straßenverkehrsfläche betrachtet. Dabei wird das Flächenpo-

tential deutlich, welches zur Umwandlung bereitstehen würde. Auch können die mit Versiegelung und überwiegend dem motorisierten Verkehr zur Verfügung stehenden Flächen einhergehenden Belastungen, die der ecological urbanism verringern will, daran abgeschätzt werden.

7. Transfer

Diagramm 1: Hamburger Stadtteile nach Einwohner*innen pro Hektar (Nur Werte ab 50 E/m², Stand 31.12.18)

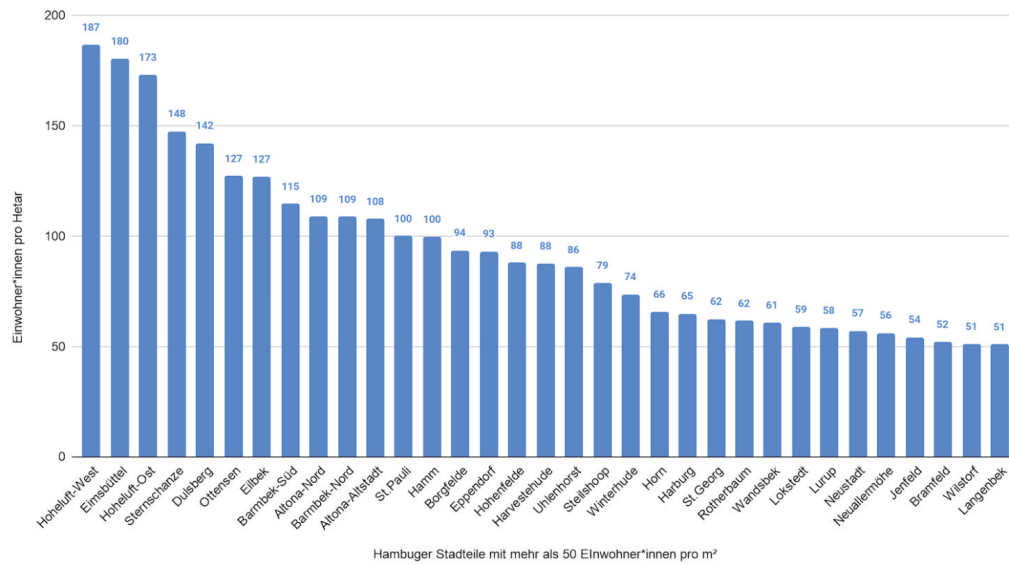


Abb.69 - Rangliste der Stadtteile mit Bevölkerungsdichte >50Einw./ha., Eigene Darstellung, Datengrundlage: ALKIS, Statistikamt Nord

Diagramm 2: Gefilterte Stadtteile nach Anteil der Straßenfläche an der Gesamtfläche in Prozent

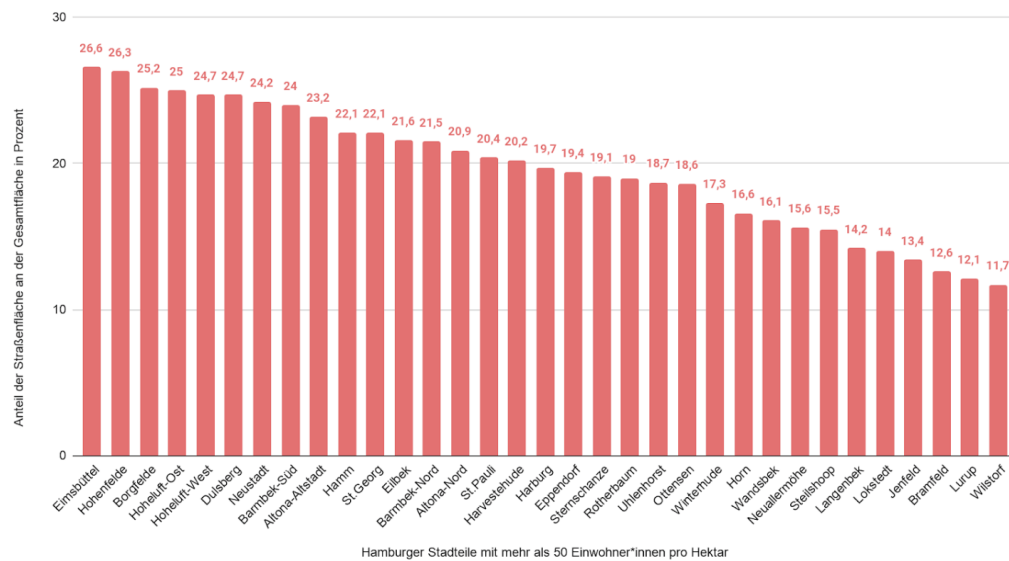


Abb.70 - Rangliste der Stadtteile nach anteiliger Straßenfläche, Eigene Darstellung

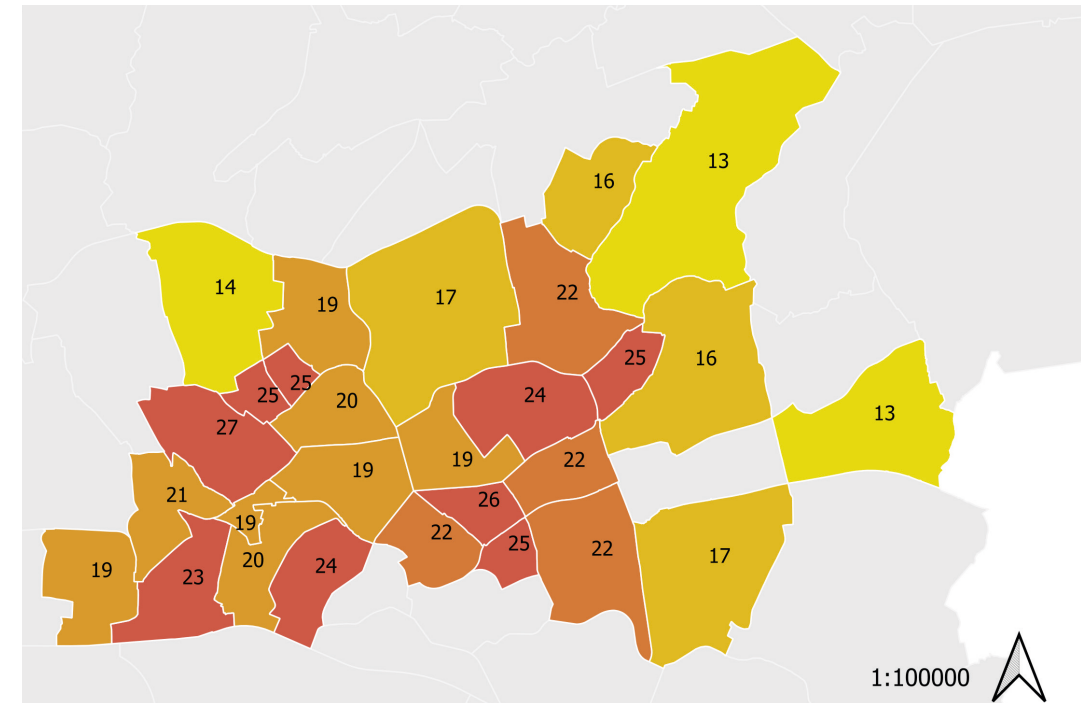
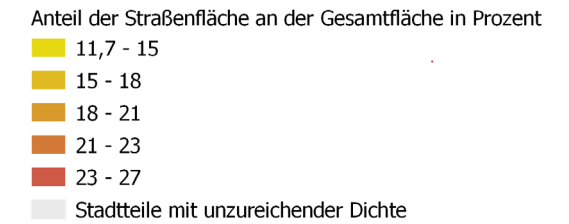


Abb.71 - Karte der innerstädtischen Hamburger Stadtteile mit >50 Einw./ha. Dargestellt nach Anteil der Straßenfläche an der Gesamtfläche, Eigene Darstellung



Anhand des Diagramms in Abb.70 und der Karte in Abb.71 wird erkennbar, dass der Anteil der Verkehrsfläche weniger variiert als die Bevölkerungsdichte. Es lassen sich aber auch hier Abstufungen feststellen, von den dichtesten vier Stadtteilen hat Sternschanze deutlich weniger Straßenfläche (19,1%) als Eimsbüttel (26,6%), und Hoheluft-Ost (25%) und Hoheluft-West (24,7%). Die Abstände dieser drei Stadtteile liegen so nah bei-

einander, dass daraus keine direkte Tendenz zwischen ihnen abzuleiten ist. Hohenfelde und Borgfelde, deren Anteil auch sehr hoch ist, sind mit Hinblick auf die vergleichsweise Dichte von (88 Einw./ha und 94 Einw./ha) nicht allein aufgrund des Straßenflächenanteils in Betracht zu ziehen. Der Grünflächenanteil/Einwohner*in wird als sehr relevant eingeschätzt, weshalb hier auch kleine Abstufungen stärker bewertet werden, als bei

7. Transfer

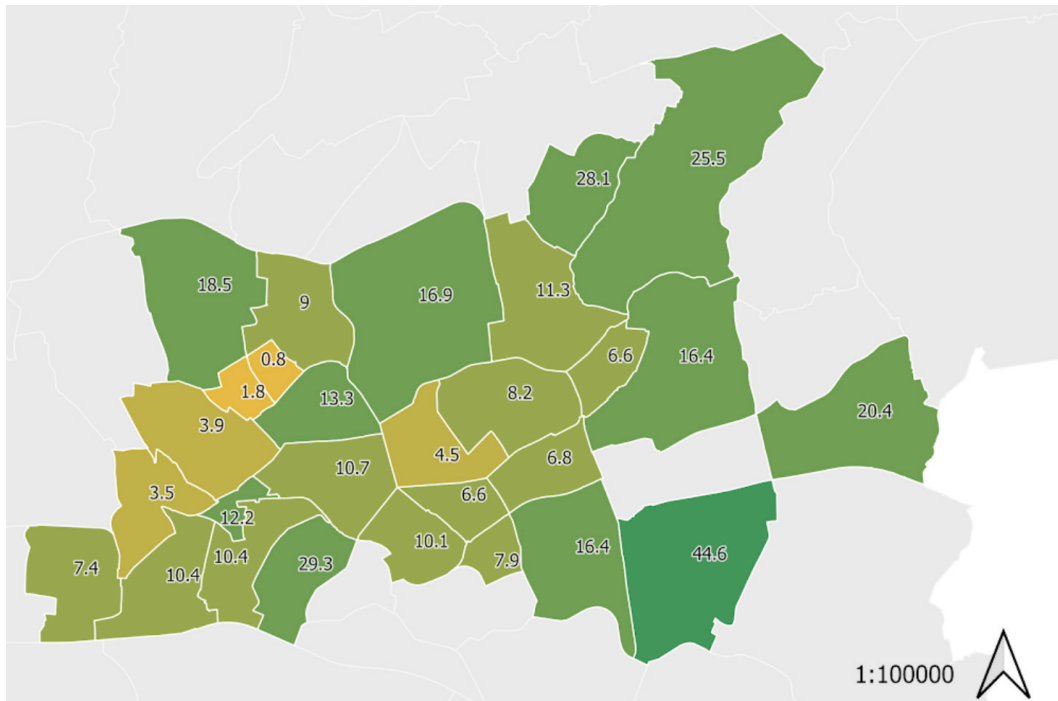
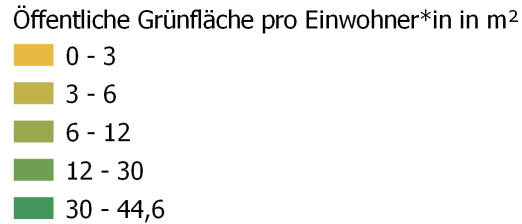


Abb.72 - Karte der gefilterten innerstädtischen Hamburger Stadtteile mit >50 Einw./ha. Dargestellt nach Anteil der öffentlichen Grünfläche pro Einw., Eigene Darstellung



der Straßenfläche. Insbesondere weil der Faktor der Anzahl der betroffenen Anwohner*innen hier bereits beachtet wird. Die nach dem Dichte-Kriterium gefilterten Stadtteile werden in dem Diagramm in Abb.72 und Karte in Abb.73 nach öffentlicher Grünfläche pro Einwohner*in geordnet dargestellt.

Die Ausprägung des Mangels an öffentlicher Grünfläche, die der einzel-

nen Anwohner*in zur Verfügung steht, variiert auch in den bereits gefilterten, städtischen Stadtteilen stark. Insbesondere in Hoheluft-Ost (0,8 m²/Einw.) und Hoheluft-West (1,8 m²/Einw.) ist die verfügbare Grünfläche in Relation zur hohen Dichte sehr gering und weit unter dem Richtwert von 6m²/Einw., der in Hamburg gilt. Auch die Stadtteile Altona-Nord (3,5 m²/Einw.), Eimsbüttel (3,9 m²/Einw.) und Uhlenhorst (4,5 Einw./m²) liegen

Diagramm 3: Gefilterte Stadtteile aufsteigend nach öffentlicher Grünfläche pro Einwohner*in in m²

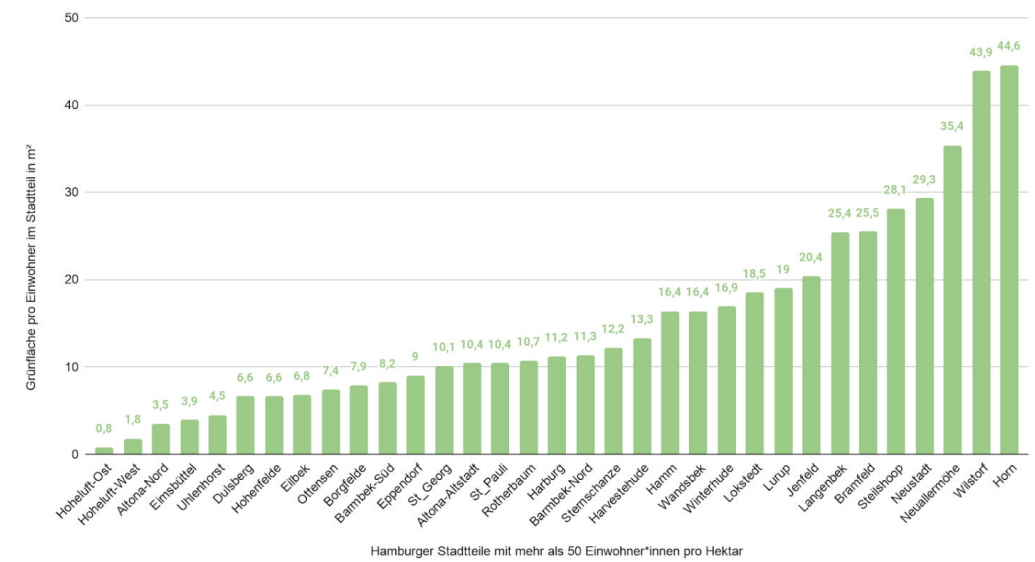


Abb.73 - Rangliste der gefilterten Stadtteile nach anteiliger öffentlicher Grünfläche, Eigene Darstellung

unter diesem Grenzwert, verfügen aber effektiv pro Einwohner*in über die doppelte bzw. dreifache Grünfläche. Es sollte bei diesem Ergebnis jedoch beachtet werden, dass insbesondere die beiden Stadtteile Hoheluft-Ost und -West sehr klein sind und daher durch umliegende Grünflächen, die anderen Stadtteilen zugeschlagen werden, als übermäßig stark unterversorgt bewertet werden. Dies sollte aber mit Verweis auf die explizit kleinräumig fokussierte Maßnahme des Superblocks kein Argument sein, diese nicht zur Bewertung heranzuziehen, da zum einen die Wir-

kung des Superblocks nur sehr lokal ist, weshalb eine auch nur wenige hundert Meter entfernte Grünfläche die Wirkung eines Superblocks nicht beeinflussen sollte, zum anderen eine Fokussierung des Konzeptes auf den direkt am Wohnort anliegenden öffentlichen Raum zu beachten ist, um die sozialen, ökologischen und die Mobilität betreffenden Wirkungen zu erreichen. Hoheluft-Ost und -West können beide als außergewöhnlich unterversorgt betrachtet werden, wobei Hoheluft-Ost nur über halb so viel verfügbare Grünfläche pro Einwohner*in verfügt wie Hoheluft-West.

7. Transfer

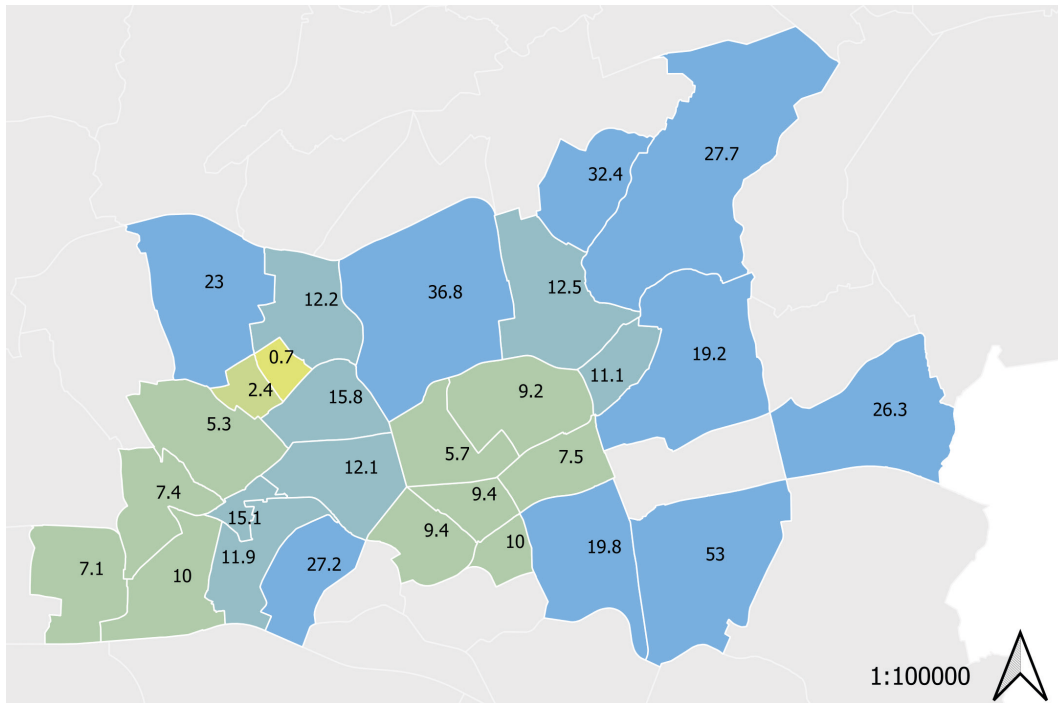
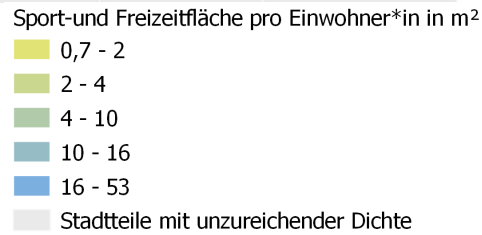


Abb.74 - Karte der gefilterten innerstädtischen Hamburger Stadtteile mit >50 Einw./ha. Dargestellt nach Anteil der Sport- und Freizeitflächen pro Einw., Eigene Darstellung



Die Sport und Freizeitflächen, die oft gleichzeitig öffentliche Grünflächen sind, sind unter Beachtung der Qualität des öffentlichen Raumes als gesonderter Faktor zu beachten, dieser ist aber nicht so stark in die Entscheidungsfindung einzubinden wie die anderen Faktoren.

stufung zwischen den bisher als geeignet erscheinenden Stadtteilen erkannt werden. Wieder ist Hoheluft-Ost (0,7m²/ Einw.) wesentlich weniger versorgt als die übrigen Stadtteile, insbesondere auch gegenüber Hoheluft-West mit 2,5m² pro Einwohner*in.

Anhand der Karte in Abb.74 und des Diagramms in Abb.75 kann eine Ab-

Im Detailauswahl-Diagramm 5 in Abb.76 lassen sich die Unterschiede unter den drei dichtesten Stadttei-

Diagramm 4: Gefilterte hamburger Stadtteile aufsteigend nach Sport- und Freizeitfläche pro Einwohner*in in m²

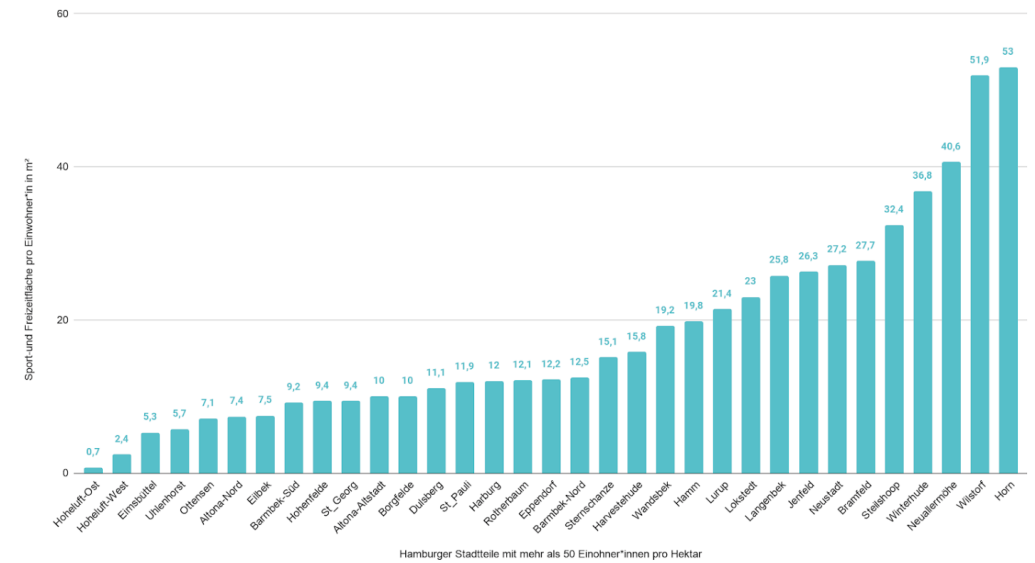


Abb.75 - Rangliste der Stadtteile nach anteiliger Sport- und Freizeitfläche, Eigene Darstellung

Diagramm 5: Einwohner*innendichteste Stadtteile im Überblick

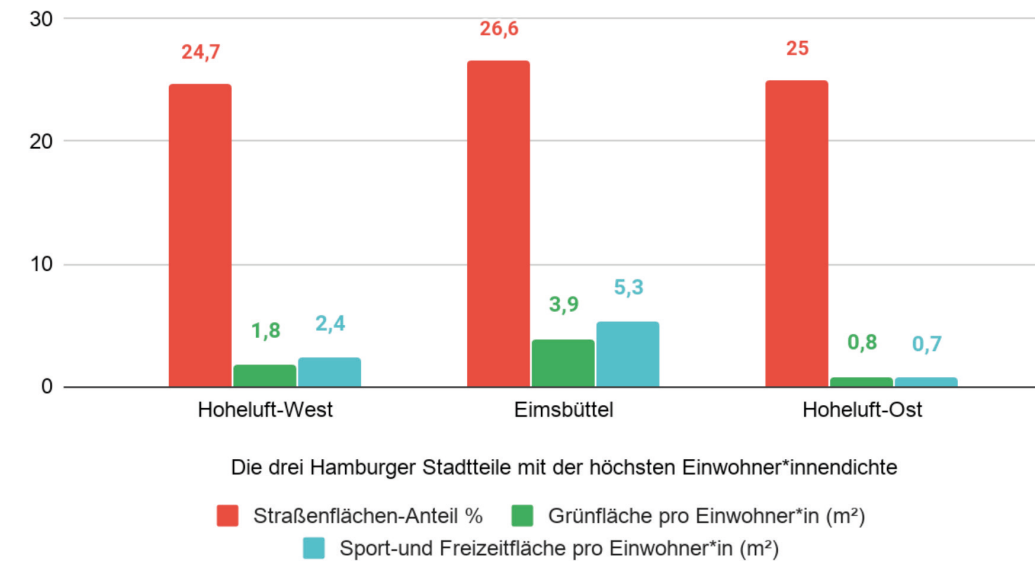


Abb.76 - Detail-Diagramm zum Vergleich passender Stadtteile, Eigene Darstellung

7. Transfer

len klar erkennen. Während die Belastung bzw. das Potential durch den Straßenverkehrsanteil sich kaum unterscheidet, ist Hoheluft-Ost bei der Betrachtung der verfügbaren Grün-, Sport- und Freizeitfläche pro Einwohner*in als wesentlich stärker unterversorgt auszumachen. Aus der Analyse lässt sich daher folgern, dass eine Umsetzung, unter Betrachtung dieser Faktoren, in Hoheluft-Ost am wirkungsvollsten wäre. Auch bei der Betrachtung des Stadtteils im Detail der Straßenführung, die eine Implementierung möglich macht, ohne größere Verkehrsflüsse zu beeinträchtigen, ist Hoheluft-Ost als passend zu erachten. Die Gefährdung durch Gentrifizierung ist in Hoheluft-Ost zwar präsent, dies ist aber in allen betrachteten bevölkerungsdichtesten Stadtteilen fast durchgehend der Fall und, je nach Sichtweise, auch schon größtenteils erfolgt und sollte durch diese Maßnahme nicht in größerem Maße verstärkt werden. Auch sind die Aussagen zur gentrifizierungssteigernden Wirkung des Superblocks nicht eindeutig zu belegen. In der Gesamtbetrachtung stellt sich Hoheluft-Ost daher als besten geeigneter Stadtteil zur Umsetzung dar.

7.5 Analyse Hoheluft-Ost

Kennzahlen Hoheluft-Ost

- Einwohner*innen: 9.796
- Fläche: 0,6 km²
- Motorisierungsgrad: 313KFZ/ 1.000 Einw.
- Grünflächen: 0,01 km² (Hamburg.de (o.J) [3])

Nördlich der Elbe und westliche der Alster liegt der Stadtteil Hoheluft-Ost im Bezirk Hamburg-Nord. Der Stadtteil grenzt im Südosten an Harvestehude. Die beiden Stadtteile werden jedoch noch durch den Isebekkanal voneinander getrennt. Im Nordosten befindet sich der Stadtteil Eppendorf, sowie das UKE und im Westen grenzt Hoheluft-Ost an das Gegenstück Hoheluft-West.

Mit einer Fläche von 60 ha gehört Hoheluft-Ost zu einem der kleinsten Hamburger Stadtteile. Insgesamt leben in dem Stadtteil 9.796 Menschen, was einen Anteil von 0,53% der Hamburger Gesamtbevölkerung (1.885.373) ausmacht. Jedoch weist Hoheluft-Ost mit einer Bevölkerungsdichte von 173 Einw./ha eine sehr hohe Dichte im Vergleich zum Hamburger Durchschnitt von 25 Einw./

ha auf. Die Grünfläche fällt dafür mit 0,8m²/Einw. sehr gering aus. Durchschnittlichen stehen den Menschen in Hamburg 63,6m² Grünfläche zur Verfügung (Statistikamt Nord 2019).

In den Straßentypen lässt sich eine klare Hierarchie erkennen. Die Hoheluftchaussee im Osten und die Breitenfelder Straße im Norden stellen wichtige Hauptverkehrsstraßen für den gesamtstädtischen Bereich dar und können jeweils zweispurig in beide Richtungen befahren werden. Die Hoheluftchaussee ist Teil des Erschließungssystems aus der Innenstadt in Richtung Norden und die Breitenfelder Straße ist Teil des Ring 2. Der Ring 2 führt halbkreisförmig nördlich der Elbe um den Stadtkern und liegt zwischen Ring 1 und Ring 2. Diese beiden Straßen stellen somit die höchste Stufe in der Hierarchie dar. Auf dem Eppendorfer Weg und dem Lehmweg kann das Quartier auf einer Ost-West Achse einspurig in beide Richtungen durchquert werden. Allerdings ist der Eppendorfer Weg am östlichen Ende eine Einbahnstraße mit westlicher Fahrtrichtung. Sie sind in der Hierarchie auf der mittleren Stufe einzuordnen. Die übrigen Straßen sind kleinere Erschließungs- oder auch Anwohner*innen-

straßen. Sie haben keine Bedeutung über das Quartier hinaus und gehören somit zur untersten Stufe. Parkplätze gibt es im öffentlichen Bereich an jeder Straße kostenfrei. Zudem gibt es noch das Parkhaus Falkenried im Südosten, sowie die Tiefgarage Falkenried im Norden in denen Fahrzeuge kostenpflichtig abgestellt werden können. Mit der im Süden gelegenen U3 Station Hoheluftbrücke und der westlich gelegenen U3 Station Eppendorfer Baum, sowie der ebenfalls westlich naheliegenden U1 Station Klosterstern ist das Quartier hervorragend an das U-Bahnnetz der Stadt Hamburg angeschlossen. Dadurch kann auch das S-Bahnnetz schnell und einfach erreicht werden. Im Westen verkehrt die Metrobuslinie 5. Sie zeichnet sich durch eine besonders hohe Taktung der Busse während der Hauptverkehrszeiten aus. Die Metrobuslinie 5 verkehrt von Burgwedel am Nordwestlichen Stadtrand aus bis zum Hauptbahnhof. Die Linie 281 verläuft im Norden des Quartiers und verbindet das UKE in Eppendorf mit der S3 Station Krupunder in Schleswig-Holstein. Im Osten verlaufen die Linien 114, von U-Klosterstern bis zur Lufthansa Basis und die Nachtbuslinie 605 vom Licentiatenberg bis zum Rathausmarkt (vgl. hvvinfo.wordpress

7. Transfer

o.J.). An und in Hoheluft-Ost befinden sich vier Stadtrad Stationen. An den beiden U-Bahnstationen Eppendorfer Baum und Hoheluftbrücke ist jeweils eine Stadtrad Station verortet. Auf dem Eppendorfer Weg Ecke Hoheluftchaussee befindet sich auf der Westseite der Straße eine Station, an welcher auch Lastenräder entliehen werden können. An der Ecke Eppendorfer Weg/Löwenstraßen befindet sich zudem noch eine Station mitten im Quartier gelegen (vgl. stadtrad.hamburg o.J.). In und um das Quartier sind vier Elektroladesäulen platziert. An ihnen können die Nutzer*innen von E-Fahrzeugen kostenpflichtig ihre Fahrzeuge laden (vgl. e-charging-hamburg o.J.).

Der Bereich nördlich der Breitenfelder Straße weist eine vielfältige Nutzungsmischung auf. Dort sind neben einer Grund- und Stadtteilschule und einem Fitnessstudio auch diverse Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe sowie Wohnnutzungen angesiedelt. Südlich der Breitenfelder Straße bis zum Eppendorfer Weg ist Wohnen die primäre Nutzung. Südlich des Eppendorfer Wegs lässt sich ein klarer Unterschied zwischen den Nutzungen im Erdgeschoss und den darüber liegenden Geschossen aus-

machen. Während die Nutzung oberhalb des Erdgeschosses weiterhin größtenteils durch Wohnen geprägt ist, ist die Erdgeschossnutzung durch Dienstleistungen, Einzelhandel und Gastronomie geprägt.

Der Rundgang im Quartier diente dazu mögliche Interventionsgebiete auszumachen und Ideen für Maßnahmen in diesen zu sammeln. Außerdem konnten während des Rundgangs neue Herausforderungen festgestellt werden, welche durch die vorherige Desktop Recherche und GIS-Analyse noch nicht erkannt wurden. Besonders prägnant während des Rundgangs war die Dominanz des ruhenden Verkehrs. Nahezu jeder Straßenzug war bis auf das letzte Stück Freifläche von parkenden Autos besetzt. Trotz der Dominanz des MIV ist es im Quartier recht ruhig. Das liegt vor allem daran, dass ein Großteil der Autos nur abgestellt ist und es im Quartier wenig Durchgangsverkehr abseits des Lehmwegs und des Eppendorfer Wegs gibt. Besonders prägend für das Quartier ist der südöstliche Bereich. Hier befinden sich besonders viele publikumsbezogene Nutzungen, was zu einem hohen Grad an öffentlichem Leben führt. Das Falkenried-Areal kontrastiert zudem durch

seine aufwändig gestalteten kleinen Gassen mit dichter, historischer Bebauung und modernen Apartments und Bürogebäude verschiedene Epochen.

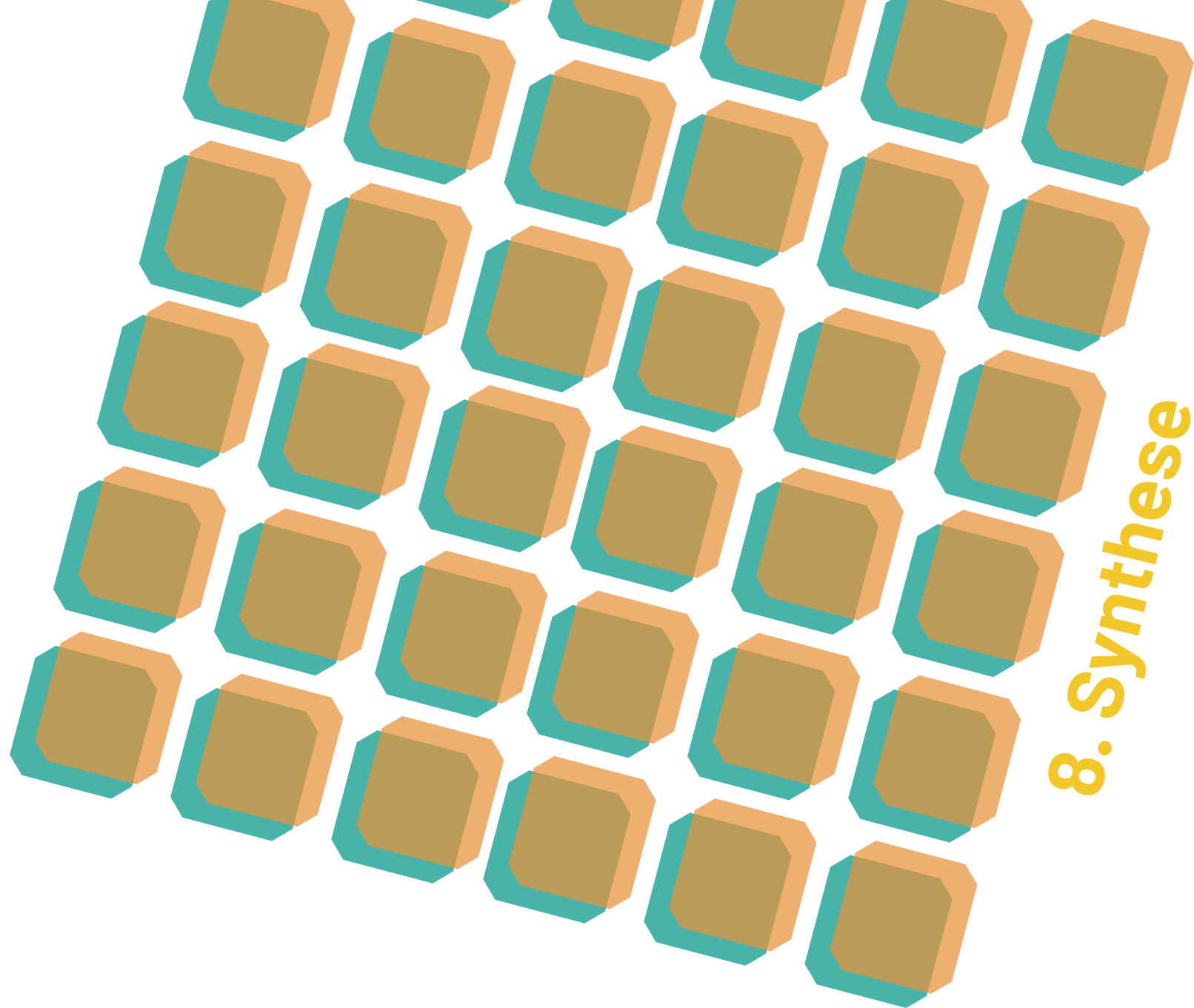
Abb.78 - S.176: Trotz Grünraummangel durch die hohe Bebauungsdichte wird der verfügbare Raum größtenteils als Parkfläche genutzt, Hoheluft-Ost, Eigene Aufnahme

Abb.79 - S.177: Auch bei wenig Verkehr bleibt die Verkehrsfläche unzugänglich, Hoheluft-Ost, Eigene Aufnahme

Abb.77 - Einbahnstraßenabschnitt im Eppendorfer Weg, Hoheluft-Ost, Eigene Aufnahme







8. Synthese

*„Das Motiv muss immer sein: Wir wollen nicht die Autos raus haben, sondern wir wollen etwas mit dem Platz machen, den wir gewinnen.“
(Martin Bill)*

8. Synthese

8.1 Governance Vorschläge

Acht Vorschläge für die Implementation von Superblocks oder vergleichbaren Maßnahmen in Hamburg

1. Gesamtstädtisches Konzept

Als zentraler Faktor für die bisher erfolgreiche Implementation der Maßnahmen des ecosystemic urbanism in Barcelona ist die enge Verzahnung dieser einzelnen Ideen in der Form eines stadtteilübergreifenden, langfristigen und ehrgeizigen Planes und daraus resultierend die konkreten Umsetzungen der PMUs mit kürzeren Planungshorizonten von fünf Jahren. Der kürzere Planungshorizont zur Umsetzung konkreter Projekte in Kombination mit den zeitlich nicht genau definierten Langzeitplanungen ermöglicht eine Perspektive, auf die sich im Partizipationsprozess berufen werden kann und die es ermöglicht, die einzelnen Maßnahmen, mit ihren Nachteilen für einzelne Akteur*inne, in den Wirkzusammenhang mit zukünftigen Maßnahmen zu stellen und lokales Konkurrenzdenken oder NIMBYism abzuschwächen. Die Gesamtwirkung der langfristigen Planungen kann im Vorfeld nur grob abgeschätzt werden, bietet aber ein auch in der Bevölkerung leichter zu argumen-

tierende Vision einer lebenswerten Stadt, wenn es gelingt, diese Umsetzung dieser Pläne realistisch erscheinen zu lassen. Auch erleichtert ein großräumiges Konzept die Entkräftung von Widerständen, die sich aus der Sonderrolle der von Maßnahmen direkt betroffenen Bürger*innen speisen. Es ist eine Egalität in der Belastung durch Baumaßnahmen, veränderter Verkehrssituation und Risiko von Gentrifizierung argumentierbar, da die Maßnahmen langfristig das gesamte Stadtgebiet umfassen und das Gefühl der Ungleichbehandlung dadurch bei den durch die ersten Projekte betroffenen Bürgern vermieden werden könnte.

2. Schrittweise Umsetzung

Die Umsetzungen des Superblocks in Barcelona erfolgten schrittweise, auch innerhalb eines Superblocks wurde nicht versucht, alle Baumaßnahmen zu kombinieren. Zwar ist dieses Vorgehen bei einem so großräumigen Plan kaum anders denkbar, die schrittweise Umsetzung erlaubt aber erst ein zielgerichtetes Arbeiten, indem die Widerstände der Bevölkerung auf die fallbezogene konkrete Ausgestaltung und übersichtliche

Planungsprozesse beschränkt bleiben und nicht das Gesamtkonzept im Fokus der Diskussion steht. Die Einteilung eines sehr langfristigen Ziels in kleinere, planbare Einheiten macht dieses Ziels erst realistisch möglich, da kritische Akteur*innen sich zwar in einzelnen Projekten stark auswirken können, eine permanente kritische Begleitung des Gesamtprojektes durch Privatpersonen erscheint dabei in Hinblick auf den Zeitrahmen weniger wahrscheinlich. Auch erlaubt dieses Vorgehen eine Anpassung der strategischen Entscheidungen, die dann im Idealfall in der nächsten Umsetzung verändert werden können, wie der Kurswechsel zur Partizipation nach der Umsetzung in Poblenou, der in Sant Antoni den Prozess weniger konfrontativ ablaufen ließ. Einen starren Prozess zu entwickeln und die Vorgehensweise festzulegen erscheint eher kontraproduktiv, auch eine Terminierung aller absehbaren Projekte kann dazu führen, dass sich frühzeitig mehr Widerstand konsolidiert und nicht nur die zum konkreten Zeitpunkt Betroffenen umfasst.

3. Themenbasierte Partizipation

Partizipation erscheint insbesondere in diesem Projekt als zweischneidiges Schwert: Zum einen kann ein

Verzicht auf diese dazu führen, dass Projekte überhaupt umsetzbar sind und Widerstände zumindest auf einen Zeitpunkt nach der Implementierung verschieben, zum anderen kann der Widerstand dadurch wesentlich heftiger ausfallen, da der Anspruch auf Mitbestimmung unter den Betroffenen zunehmend wächst und Top-Down-Planning insgesamt auf weniger Verständnis trifft. Auf der anderen Seite bietet eine intensive frühzeitige Partizipation die Chance auf einen weniger polarisierten Prozess mit eher konkreter Kritik, als einer prinzipiellen Ablehnung. Ein zielgruppenorientierter Ansatz erscheint dabei weniger sinnvoll als die themenbasierte Fokussierung, da Zielgruppen trotz scheinbar ähnlicher Merkmale ein wesentlich breiteres oder zumindest nicht zielgruppenspezifisches Verständnis von den zu erwartenden Einschränkungen und den eigenen Interessen und Ansprüchen zu haben scheinen. Eine thematische Strukturierung ermöglicht Diskussionen in vorher festgelegten Grenzen und erlauben jeder Person eine Beteiligung zu den individuell wichtigen Themen, nicht nur innerhalb der eigenen, spezifischen und mit diesem Bedarf von außen attribuierten Zielgruppe. Insbesondere die gesonderte Partizipa-

8. Synthese

tion zum Thema Gewerbe erscheint sehr sinnvoll, da in Poblenou dadurch möglicherweise verhinderbare Widerstände starken Einfluss hatten, was in St. Antoni durch die Partizipation weitgehend vermieden werden konnte.

4. Akteursnetzwerke und Träger öffentlicher Belange akquirieren und Beteiligen

Die Beteiligung sollte sich, wenn möglich, auf bestehende Gruppen und Nachbarschaftsinitiativen stützen und versuchen, Ideen und Vorschläge mit diesen gemeinsam zu erarbeiten. Die Abschöpfung der lokalen Expert*innenkenntnisse dieser Gruppen kann vermeiden, dass die Ausgestaltung der Interventionen nicht zu den Anforderungen der Bürger*innen passt und den Anwohner*innen Gestaltungselemente fehlen, wie in Poblenou die Picknick-Tische. Erst durch die Kenntnis der lokalen Bedarfe können diese bearbeitet werden, auch wird ein Rückgriff auf bestehende Ideen dieser Gruppen möglich. Dieses Verfahren sollte als Ziel haben, so viele Bürger*innen wie möglich zumindest „gefühlte“ zu beteiligen, indem ihre Interessenvertreter*innen und lokalen Vereine ernst genommen und als Planungs-

partner*innen akzeptiert werden. Dies können sowohl Nachbarschaftsvereine oder lokale Partner*innen sein, als auch überregionalen Vereine mit thematischem Schwerpunkt im Bezug zu Verkehr und öffentlichem Raum, wie beispielsweise der ADFC oder Naturschutzorganisationen, um auch eine nachhaltige und ökologisch sinnvolle Gestaltung erarbeiten zu können. Insbesondere in einem so umfassenden Projekt muss auf externe Fachkenntnis zurückgegriffen werden, um Fehlplanungen der Vegetation zu vermeiden, deren nachträgliche Anpassung wiederum Kosten verursacht. Als Beispiel dafür kann die Fehlkombination von stark verschattenden Bäumen über einer lichtbedürftigen Rasenfläche in Sant Antoni gesehen werden, die zum Eingehen der Letzteren führte. Auch die aktive Beteiligung ausgewählter Träger öffentlicher Belange erscheint sinnvoll, auch über verwaltungsrechtliche Vorgaben hinaus, um deren Ansprüche bezüglich Infrastruktur, Raumgestaltung und ökologischen Auswirkungen früh in den Planungsprozess integrieren zu können.

5. Öffentliche BIDs

BIDs sind eine von vielen Optionen zur Aufwertung öffentlichen Raums

in städtischer Hand. Ein klassischer BID birgt dabei jedoch immer das Risiko von potenziell unerwünschten Interventionen und räumlicher Manifestation durch die Umsetzung einer privaten Hausordnung der beteiligten Unternehmen. Kritiker*innen sehen in BIDs bisweilen ein erhebliches Potenzial zur Privatisierung eigentlich öffentlicher Flächen und dadurch den möglichen Verlust von am Gemeinwohl orientierten Qualitäten ebendieser Flächen. Demgegenüber könnte ein neues Konzept für BIDs stehen, welches den rechtlich gebundenen Erhalt solcher Qualitäten des öffentlichen Raumes bei gleichzeitiger Aufwertung fördern kann. Dafür kann an ausgewählten Stellen zusammen mit anliegenden Unternehmen ein Aufwertungskonzept erarbeitet werden, welche im Zuge der prognostizierten Kund*innen- und Umsatzsteigerung an der initialen Umsetzungskosten beteiligt werden. Soweit kohärent mit dem klassischen Verständnis eines BIDs, soll dieser Ansatz die Integration einer privaten Hausordnung unterbinden. Private Akteur*innen sollen keinen über ihre eigenen Rechte hinausreichenden juristisch verbindlichen Einfluss auf die Ausgestaltung und Nutzung des öffentlichen Raumes erlangen, bspw. in Form einer BID eige-

nen Hausordnung. Als alternativer Ansatz ist auch die vollständige Abkehr von einem in öffentlich-privater Kooperation erarbeiteten BIDs möglich: Der Erhalt und die Aufwertung öffentlicher Flächen mit anliegenden Unternehmen kann auch durch verbindliche Außenflächennutzungsgebühren bewerkstelligt werden, bei welchen private Akteur*innen Gebühren zahlen müssen, um anliegende, öffentliche Flächen nutzen zu dürfen, bspw. für Außenbereiche von Gastronomiebetrieben.

6. Hinzuziehen einer Mittlerorganisation

Ähnlich zu anderen projektbezogenen *Quangos* („Quasi Autonomous Non-Governmental Organisation“) wie der IBA Hamburg GmbH kann Planung und Ausführung von vergleichbar großen Konzepten in Hamburg am ehesten mittels einer solchen Quango bewerkstelligt werden. Dieser Ansatz lässt sich auch in Barcelona beobachten: Die Superblocks werden nicht direkt durch bestehende Behörden der Stadt nebenher zu regulären Tätigkeiten entwickelt, sondern ein schon bestehender Experte in dem Feld, die BCNEcologia, wurde weitgehend verstaatlicht und entspricht heute am ehesten einer

8. Synthese

Quango. Sie bildet inzwischen eine Schnittstelle verschiedenster Gremien der Stadtverwaltung und der Expertise eines national und international tätigen Projektentwicklers. Diese Verzahnung von bürokratischer Legitimation und Kontrolle durch die öffentliche Komponente zusammen mit der Handlungsfähigkeit, Wissensbindung (Akkumulation von sehr spezifischer Expertise an eine Institution/Ort, was der Verflüssigung eben dieses Wissens vorbeugt) und Projektorientiertheit eines privaten, unabhängigen Projektentwicklers, vereint die Vorteile aus beiden Sphären. Die Gründung oder Integration einer vergleichbaren Institution erscheint damit auch für Hamburg überaus sinnvoll. Bei Vorhaben, die optimalerweise die gesamte Stadt betreffen, jedoch relativ spezifisch einzelne Aspekte bearbeiten wollen, können meist nur ungenügend die internen Stellen der Stadtverwaltung diese Zusatzleistung tragen, die Externalisierung an eine Vielzahl privater, profitorientierter Unternehmen auf der anderen Seite, kann im seltensten Fall nur die Bedürfnisse und Anliegen sämtlicher Betroffener im Prozess berücksichtigen, eine Fokussierung auf das Gemeinwohl wird schwierig.

7. Kontrollmaßnahmen mitdenken

Erheblich ist nach der Implementierung eines Superblock-ähnlichen Konzeptes auch die Kontrolle und Umsetzung der neuen rechtlichen Gegebenheiten im Alltag vor Ort. Zumindest solange das Projekt durch den kollektiven Stadtkorpus als „Neu“ wahrgenommen wird - bspw. die ersten fünf Jahre nach Implementation - muss die Einhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzungen und Parkangebot verstärkten Kontrollen unterzogen werden. Diese sollten z.B. durch regelmäßige(re) Ordnungsamt- und Polizeikontrollen erfolgen, sowie durch Techniken zur Geschwindigkeitsüberwachung wie Radargeräte oder Lichtschranken. Der Mangel dieser Kontrollmaßnahmen hat in Barcelona zu vielen Verstößen geführt, was teilweise nicht nur erhebliche Konfliktsituation heraufbeschwört, sondern auch die Integration der neuen Gegebenheiten in das kollektive Bewusstsein der Bürger*innen verlangsamt, was wiederum die generelle Zustimmung zum Projekt verzögern kann, da positive Auswirkung erst langsamer sichtbar werden.

8. Integration in den Verkehrsentwicklungsplan (VEP)

Derzeit wird in Hamburg ein neuer

Verkehrsentwicklungsplanung aufgestellt, ein in vielen Punkten vergleichbares Planwerk zum Pla de Mobilitat Urbana aus Barcelona (vgl. Abschnitt 4.3.2). Unserer Meinung nach bietet der VEP die momentan beste Anlaufstelle zum Festsetzen der grundlegenden, übergeordneten Ziele, auf die eventuelle Maßnahmen im Bereich der gesamtstädtischen Verkehrsberuhigung und Rückgewinnung von öffentlichem Raum aufbauen können und so die Grundlage für zeitgebundene Leitsätze zur Schaffung einer Quango für die Umsetzung dieser Ziele bilden können. Ob derlei Quango verstetigt werden sollte, wie die IBA in Hamburg oder die BCNEcologia in Barcelona, muss nach Projektabschluss ausführlich diskutiert werden.

8.2 Maßnahmen für Hoheluft-Ost

Straßenführung

Der Stadtteil Hoheluft-Ost ist geprägt durch enge Straßen, auf denen das Parken zumeist beidseitig der Fahrbahn erlaubt ist. Das Angebot wird, wie in der Analyse des Stadtteils bereits erwähnt, auch stark genutzt. Auch wenn einige der Straßen Einbahnstraßen sind, sind die Straßenräume, vor allem durch den ruhenden

Verkehr recht unübersichtlich. Dazu kommt auch noch, dass der Eppendorfer Weg im Quartier von einer Einbahnstrasse in westlicher Richtung zu einer beidseitig befahrbaren Straße wird. Das gleiche gilt für die Löwenstraße, welche zwischen Breitenfelder Straße und Eppendorfer Weg in beide Richtungen befahren werden kann, ab dem Eppendorfer Weg jedoch als Einbahnstraße in Richtung Lehmweg fortgesetzt wird. Um die Verkehrssituation im Quartier etwas übersichtlicher zu gestalten, wurden dafür einige Anpassungen in der Verkehrsführung vorgenommen. Durch die Schließung von zwei Straßenabschnitten, sowie die Trennung einiger Kreuzungen, kann das Quartier nicht mehr in Ost-West Richtung durchfahren werden. Auch das Durchfahren in Nord-Süd Richtung ist nicht mehr möglich, während von Süden kommend über die Löwenstraße das Quartier zwar noch durchquert werden kann, jedoch muss dabei ein Umweg über den Falkenried in Kauf genommen werden. Während der nördliche Teil des Stadtteils, zwischen Breitenfelder Straße und Martinistraße für den Stegreifentwurf, aus zeitlichen Gründen, nicht beachtet wird, teilt sich der Rest des Quartiers durch die Schließung der zwei Straßenab-

8. Synthese

schnitte, sowie der zwei Kreuzungen auf der Löwenstraße verkehrlich in drei Abschnitte.

Der erste Abschnitt befindet sich östlich der Löwenstraße und ist der kleinste der drei Abschnitte. Dabei handelt es sich um eine idealtypische Verkehrsschleife der ursprünglichen Superblockidee. Von der Curschmannstraße kommend kann in den Eppendorfer Weg eingebogen werden. An der ersten Kreuzung kann jedoch nur nach rechts in die Löwenstraße gefahren werden und an der zweiten Kreuzung erneut nur rechts in den Abendrothsweg abgebogen werden. Danach wird das Quartier erneut auf die Curschmannstraße verlassen. Da die Schleife nun als Einbahnstraße geführt wird, verringert sich die benötigte Fläche und auch die Parkplatfläche wird reduziert. Die neu geschaffenen Parkplätze befinden sich immer versetzt links und rechts des Fahrstreifens wodurch dieser nicht mehr in gerader Linie verläuft.

Der zweite Abschnitt befindet sich westlich des Falkenried und ist der Abschnitt mit den wenigsten baulichen Veränderungen, da derzeit ohnehin alle Straßen bis auf den Abendrothsweg und den Eppendorfer

Weg Einbahnstraßen sind. Allerdings werden auch diese beiden Straßen im Zuge der Planung zu Einbahnstraßen. Dabei dient der Eppendorfer Weg als Zufahrt in das Quartier und der Abendrothsweg als Ausfahrt. Die Richtungen der übrigen Einbahnstraßen bleiben gleich. Zudem wurden in diesem Bereich die Straßenabschnitte des Abendrothswegs und des Eppendorfer Wegs, jeweils zwischen Falkenried und Neumünsterscher Straße, gesperrt, um ein Durchfahren des Quartiers als Abkürzung zu verhindern. Der Abschnitt des Eppendorfer Wegs wird dabei jedoch nicht komplett, sondern nur ca. zur Hälfte gesperrt, um den umliegenden Geschäften, der Gastronomie und der Kindertagesstätte als Be- und Entladezone, sowie als Kurzzeitparkplätze zu dienen. Die Sperrung des Abschnitts ab der Hälfte bedingt jedoch, dass ein Wendehammer eingerichtet wird und der Verkehr auf diesem kurzen Stück weiterhin in beide Richtungen fließen muss. Dennoch wird so eine ausreichend große Straßenfläche für die Freizeitnutzung zurückgewonnen.

Der dritte Abschnitt liegt zwischen Falkenried und Löwenstraße und ist sowohl der größte der drei Bereiche, als auch derjenige mit den meisten



Abb.80 - Stegreifentwurf-Arbeitsphase, Eigene Darstellung

Änderungen. Dabei handelt es sich sowohl um Veränderungen der Verkehrsführung, als auch im Bezug auf Parkplätze und Grünräume. Dabei wird die Fahrtrichtung des Einbahnstraßenabschnitts der Löwenstraße umgekehrt und so zur südlichen Zufahrt in das Quartier. An der Kreuzung Eppendorfer Weg kann dann jedoch nur rechts abgebogen werden. Auch der Falkenried wird zur Einbahnstraße, wobei die Richtung ab der Kreuzung Eppendorfer Weg geändert wird. Vom Eppendorfer Weg kommend, kann dann links in den Falkenried abgebogen werden, um den Straßenbahnring zu erreichen oder das Quartier auf den Lehmweg wieder zu verlassen. Es kann jedoch auch nach rechts in den Falkenried eingebogen werden, um an der nächsten Kreuzung wieder rechts in den Abendrothsweg einzubiegen. Der nördliche Teil des dritten

Abschnitts bildet dabei wieder fast einen idealtypischen Superblockbogen, in den man von der Breitenfelder Straße über den zur Einbahnstraße umgewidmeten Falkenried in das Quartier fahren kann. An der ersten Kreuzung kann dann nur nach links in den Abendrothsweg eingebogen werden. An dieser Stelle trifft auch der von Süden kommende Einbahnstraßenabschnitt auf den Bogen und wird ab dort in der gleichen Weise wie der Rest des Bogens aus dem Quartier herausgeführt. Der Abendrothsweg führt dann als Einbahnstraße in östliche Richtung bis zur Löwenstraße, in welche dann wiederum nur nach links eingebogen werden kann, um das Quartier wieder auf die Breitenfelder Straße zu verlassen oder durch die Einbahnstraße Husumer Straße die Curschmannstraße zu erreichen. Die mittig im Quartier gelegene Krenper Straße wird für den privaten Verkehr komplett gesperrt und bleibt nur noch für Rettungs- und Servicefahrzeuge durchfahrbar.

Nutzungen

Die neu gewonnene Fläche soll in Form von verschiedenen Nutzungen den Bewohner*innen zur Verfügung gestellt werden. Dabei ist das Ziel die unterschiedlichsten Bereiche des

8. Synthese

täglichen Lebens anzusprechen, die Aktivität der Nutzer*innen zu steigern, alternative Fortbewegungsmittel zum Auto zu fördern und die Lebensqualität der Bewohner*innen insgesamt zu erhöhen. Dafür werden sowohl Angebote geschaffen, um positive Aspekte zu stärken, als auch negative Anreize gesetzt, um unerwünschte Nutzungen nach und nach im Quartier zu verringern. Im Folgenden werden die einzelnen Aspekte genauer erläutert.

Motorisierter Verkehr

Dass das Auto, in diesem Fall vor allem der mit fossilen Brennstoffen betriebene private PKW, nicht das Fortbewegungsmittel der Zukunft sein kann, haben andere Arbeiten hinlänglich thematisiert und ist auch nicht Teil dieser Arbeit. Dennoch wurde auch im Stegreifentwurf versucht andere Mobilitätsformen in den Vordergrund zu rücken. Vor allem auch aus dem Grund, dass der meiste Platz im Straßenraum dem motorisierten Verkehr gewidmet ist und durch dessen Reduzierung die größten Flächengewinne erzielt werden können. Die im vorangegangenen Kapitel erläuterte Verkehrsführung zielt darauf ab, den Durchgangsverkehr durch das Quartier auf ein Minimum zu reduzieren oder sogar komplett zu verhindern.

Des Weiteren sollen die sogenannten nachhaltigen Antriebe aktiv gefördert werden, in dem die Ladeinfrastruktur für E-Mobilität verbessert wird und die umliegenden Tankstellen auch zu Wasserstofftankstellen umgerüstet werden. Die Geschwindigkeit im ganzen Quartier wird auf 10 km/h gesenkt, damit Begegnungszonen auch tatsächlich umgesetzt werden können. Damit die Geschwindigkeiten nicht überschritten werden, wird erstens das Niveau der Fahrbahn auf das Niveau der umliegenden Flächen angeglichen und zweitens, durch Anlage der Parkplätze alternierend links und rechts der Fahrbahn, diese nicht mehr in einer geraden Linie geführt. Dadurch müssen die Fahrer*innen stärker auf das Fahren konzentriert sein und sind automatisch aufmerksamer ihrer Umgebung gegenüber. All die erwähnten Ansätze haben zum Ziel, dass die Lärm- und Schadstoffbelastung der Nachbarschaft durch den Verkehr abnimmt.

Ruhender Verkehr

Der ruhende Verkehr nimmt den meisten Platz im Straßenraum des Quartiers ein und kann deshalb nicht im gleichen Maße erhalten werden, wie derzeit. Deshalb wurden die Parkplätze neu angeordnet und im

gesamten Quartier reduziert. Zusätzlich werden alle Parkplätze kostenpflichtig oder das Parken bedarf gesonderter Genehmigungen. Derzeit sind die meisten Straßenparkplätze in Hoheluft-Ost unreguliert und kostenlos. Der Plan sieht jedoch vor, dass fast alle Parkplätze einer bestimmten Nutzer*innengruppe zugeschrieben und kostenpflichtig werden. Dabei gibt es im Wesentlichen drei Zonen. Die erste ist die Anwohner*innenparkzone, in welcher die Parkerlaubnis Tages-, Wochen-, Monats- oder sogar Jahresweise erworben werden kann. Dabei wird kein fester Parkplatz gemietet, sondern lediglich die Erlaubnis erworben, das Auto im Quartier abzustellen. Anwohner*innenparkzonen befinden sich in allen Straßen und machen den größten Anteil der Parkplätze aus. Die zweite Zone ist die Kurzparkzone. Dort kann die Parkerlaubnis über Parkscheinautomaten oder eine App für bis zu vier Stunden von jeder Person erworben werden. Diese Parkplätze befinden sich vor allem im Eppendorfer Weg, da sich dort die meisten Geschäfte, sowie soziale und gastronomische Einrichtungen befinden. Bei der dritten Zone handelt es sich um Be- und Entladezonen, die in den Kreuzungsbereichen geplant sind und zur Belieferung der Gewer-

betreibenden, sowie für Paketbot*innen und Handwerker*innen zur Versorgung des Quartiers gedacht sind. Neben diesen drei Zonen soll es noch einige feste Parkplätze für Carsharing Fahrzeuge geben, um den Verzicht auf eigene PKW für die Anwohner*innen so einfach wie möglich zu gestalten. Zusätzlich zu den bewirtschafteten Parkplätzen auf und an den Straßen sollen umliegende Parkhäuser, sofern möglich, aufgestockt werden und so weiteren ruhenden Verkehr aus dem Quartier ziehen. Diese zusätzlichen Kapazitäten können sowohl über Langzeitverträge an Anwohner*innen, als auch auf Stundenbasis an Kurzzeitparker*innen vergeben werden. Dort wäre auch das Mieten eines festen Parkplatzes denkbar.

Radverkehr

Die Situation des Radverkehrs stellt sich im Gebiet als stark ausbaufähig dar, wenn es eigene Fahrradwege gibt, so sind diese in einem schlechten Zustand oder zum Teil von Autos zugeparkt. Der Stegreifentwurf sieht vor, dass der Radverkehr zwar nach wie vor in jede Richtung das Quartier durchqueren kann und darf, doch das auch die Radfahrer*innen die Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h beachten müssen. Für das schneller Voran-

8. Synthese

kommen werden Radwege auf den Straßen eingerichtet, welche um das Quartier herumführen, damit so wenig Konfliktpunkte wie möglich entstehen. Auch das Hamburger Leihfahrradsystem Stadtrad soll im Quartier ausgebaut werden. Die vorhandene Station an der Kreuzung Löwenstraße/Eppendorfer Weg soll um die Möglichkeit erweitert werden, auch Lastenräder ausleihen zu können. Zusätzlich dazu soll an der Ecke Falkenried/Abendrothsweg eine neue Station entstehen, um die Attraktivität des Angebotes von Stadtrad zu erhöhen.

Fußverkehr

Selbstverständlich können sich die Fußgänger*innen weiterhin frei und ohne jegliche Einschränkungen im Quartier bewegen. Dazu kommt noch, dass der neu gewonnene Freiraum diverse neue Qualitäten für Fußgänger*innen bereit hält.

Spielplätze

Sowohl der Spielplatz Falkenried, an der Ecke Falkenried und Eppendorfer Weg, als auch der Spielplatz Neumünstersche Straße, an der Ecke Neumünstersche Straße und Abendrothsweg liegen an den bereits erwähnten gesperrten Straßenbereichen. Die durch die Sperrungen neu

gewonnen Flächen dienen dabei zur Erweiterung der Spielplätze, welche in diesem Zuge neu konzeptioniert und qualitativ verbessert werden. Zudem sollen die beengend wirkenden Einzäunungen durch ein angenehmer wirkende Umfriedung mit Hecken ersetzt werden. Doch nicht nur Erweiterungen sind in dem Konzept vorgesehen. In der Mitte der befriedeten Straßenkreuzung Löwenstraße/Eppendorfer Weg soll eine neue Kinderspielfläche geschaffen werden, auf der einzelne Spiel- und Hüpfgeräte zum Spielen animieren. Damit der Spielplatz bestmöglich geschützt ist, wird die Fläche trotz 10 km/h Höchstgeschwindigkeit mit einer niedrigen Einzäunung umschlossen.

Sport- und Freizeitflächen

Die Ausstattung des Stadtteils mit Flächen zur sportlichen Betätigung ist derzeit äußerst knapp. Deshalb wird der gesperrte Bereich des Abendrothswegs nicht nur für die Erweiterung und Verschönerung des Spielplatzes Neumünstersche Straße genutzt, sondern auch ein Großteil der frei werdende Fläche für die sportliche Betätigung hergerichtet. Dafür können Tischtennisplatten, Multifunktionsstore oder Basketballkörbe installiert werden. Zusätzlich ist die

Einrichtung eines Bouleplatzes oder etwas ähnlichem angedacht, um so viele Nutzer*innengruppen wie möglich anzusprechen. Zusätzlich sollen auf der frei gewordenen Fläche der Kreuzung Löwenstraße und Abendrothsweg Outdoorfitnessgeräte installiert werden, die das Trainieren mit dem eigenen Körpergewicht möglich machen und so zu einer Verbesserung der körperlichen Fitness der Nutzer*innen beitragen können. Doch nicht nur die sportliche Betätigung soll gefördert werden: Durch neue Grünflächen auf den zurückgewonnenen Freiflächen und verbessertes Straßenmobiliar, wie Bänke, Tische und andere Sitzobjekte soll auch das Verbringen der Freizeit im Freien attraktiver gestaltet werden. Dabei wird die Umgestaltung des gesperrten Bereichs auf dem Eppendorfer Weg eine zentrale Rolle spielen, da auf diesem Platz, neben der Erweiterung des Spielplatzes Falkenried, die größte neue Grünfläche mit Aufenthaltsqualität entsteht.

Straßenraum

Die freigewordene Fläche, die vormals Parkplätze entlang der Straßen war, wird zu Teilen den anliegenden Gastronomen als Außenbewirtschaftungsfläche anhand gegeben, sowie den

Geschäften, damit diese den Raum für Auslagen und Aktionen nutzen können. Zudem wird einiges der Fläche, vor allem abseits des Eppendorfer Wegs als anwohnerengepflegte Grünfläche zur freiwilligen Bepflanzung durch die Bewohner*innen des Quartiers zur Verfügung gestellt. Dennoch sollen breite Fußwege erhalten bleiben, die zum Flanieren einladen. Zudem sollen so gut wie alle Straßenbäume erhalten bleiben und sogar noch, dort wo der Platz es zulässt neue, möglichst klimaresistente Bäume gepflanzt werden. Die drastischste Veränderung des Straßenraumes wird es in der Kremper Straße geben. Da diese Straße für den privaten Verkehr gesperrt ist, kann die ganze Straße, unter Berücksichtigung der Vorgaben für Flucht- und Rettungswege, umgebaut werden. Derzeit ist die Kremper Straße eine gepflasterte Einbahnstraße mit Parkmöglichkeiten auf beiden Seiten und ohne jegliche öffentliche Grünfläche. Der Plan sieht vor, dass auf beiden Straßenseiten vor den Gebäuden ein zwei Meter breiter, gepflasterter Fußweg die Zugänglichkeit zu den Gebäuden ermöglicht, sowie ein geschwungener, fast mäandrierender Fahrstreifen in der Mitte der Straße für den Rettungsverkehr und Servicefahrzeuge das Durch-

8. Synthese

fahren garantiert. Zu beiden Seiten des Fahrstreifens jedoch entstehen Grünflächen, die mit verschiedenen Pflanzkonzepten optische Highlights in der Straße setzen. Zudem sollen einige Bäume gepflanzt werden und Sitzgelegenheiten unter diesen zum Verweilen einladen. Bei den Bäumen handelt es sich jedoch nicht um Straßenbäume, sondern auch um Obst- oder Ziergehölze, die weitere Blickfänge in der vormals wenig attraktiven Straße bieten sollen.

8.3 Erwartete Effekte und mögliche Probleme

Die Maßnahmen zur Umgestaltung des Stadtteils Hoheluft-Ost zielen darauf ab, die Lebensqualität der Anwohner*innen, sowie der Besucher*innen des Quartiers zu verbessern. Dabei steht nicht nur die Verbesserung der Luftqualität und die Verringerung der Lärmbelastung durch den Verkehr im Fokus, sondern auch der Versuch positive Gewohnheiten im Leben der Menschen zu verankern. Auch wenn diese Änderungen von den Nutzer*innen selbst kommen müssen, so kann in der Planung doch dafür gesorgt werden, dass attraktive Angebote geschaffen werden. Dazu zählen beispielsweise

se wohnungsnahen Bewegungsflächen, sowohl für Kinder als auch für Erwachsene, die Förderung alternativer Fortbewegungsmittel, damit nicht für jeden Weg das eigene Auto genutzt wird oder gemeinschaftlich genutzte Pflanzflächen zum gemeinsamen Gärtnern und der Umsetzung eigener Ideen. Auf diese Weise kann ein aktiver Lebensstil gefördert werden. Gleichzeitig besteht dadurch die Möglichkeit, Nachbar*innen kennen zu lernen und neue Freund*innen im Quartier zu finden. Durch einen aktiven Lebensstil, neue soziale Kontakte und die im ganzen Quartier verfügbaren Grünflächen wird erwartet, dass sowohl die physische als auch die psychische Gesundheit steigt. Doch die Umsetzung der Maßnahmen bietet auch Risiken.

Die erste Folge, die sofort ins Auge fällt ist der ruhende Verkehr. Wenn in kurzer Zeit viele Parkplätze wegfallen, wird der ruhende Verkehr in umliegenden Gebieten ausgelagert werden. Dann besteht das Problem zwar im Quartier nicht mehr, anderswo jedoch wird sich die Lage verschärfen. Dazu ist zu sagen, dass die Idee nur funktionieren kann, wenn sie nicht nur in einem Quartier umgesetzt, sondern großflächig realisiert wird. Erst dann

kann angenommen werden, dass es auch zu einer Reduktion des gesamten Individualverkehrs kommen kann. Wenn jedoch nur kleine Inseln umgesetzt werden, wird der Verkehr lediglich verdrängt und Autofahrer*innen nutzen andere Routen, verzichten aber nicht auf die Fahrt mit dem PKW. Auch das zweite Problem betrifft den Verkehr. Dabei geht es jedoch um die Verdrängung des Durchgangsverkehrs auf die umliegenden Straßen, und die damit einhergehende höhere Verkehrsbelastung auf diesen. Es ist jedoch anzumerken, dass die Superblocks in Barcelona zeigen, dass der Verkehr außerhalb des beruhigten Bereiches nicht in dem gleichen Maße zunimmt, in dem der Verkehr innerhalb des Quartiers abnimmt. Im Superblock von Poblenou konnte ein Rückgang des Verkehrs auf den Straßen von etwa 58% gemessen werden, während das Verkehrsaufkommen auf den umliegenden Straßen lediglich um 2,6% zunahm. Bei der Interpretation dieser Daten ist aber wiederum besonders relevant, dass der Superblock auch großräumig umfahren werden kann und die zusätzlichen Belastungen sich auch auf anderen, in der Untersuchung nicht beachteten Straßen und Stadtteilen, kumulieren können.

Das nächste Problem, welches beachtet werden muss, ist die Gentrifizierung. Allerdings ist jede Aufwertungsmaßnahme ein Treiber der Gentrifizierung, weshalb dies kein Argument gegen eine Neustrukturierung des öffentlichen Raumes sein sollte. Zudem ist in diesem Fall anzuführen, dass Hoheluft-Ost nur ein Beispiel darstellen, und das Konzept, wenn konsequent angewendet, in der ganzen Stadt Anwendung finden müsste. Langfristig würden so keine qualitativen Unterschiede in den Quartieren geschaffen werden und folglich keine verstärkte Gentrifizierung auf Basis des öffentlichen Raumes. Allerdings kann das Konzept die Problematik der Gentrifizierung nicht umfassend bekämpfen, sondern nur die Wertsteigerung aus den Verbesserungen durch die Umsetzung gleichmäßig verteilen. Als letztes muss die Akzeptanz der Bürger*innen thematisiert werden. Denn wenn die Anwohner*innen das Konzept nicht unterstützen, erscheint auch die Umsetzung wenig sinnvoll. Deshalb ist es sehr wichtig, frühzeitige, intensive und themenbasierte Partizipation durchzuführen. Dabei sollen nicht Zielgruppen direkt angesprochen werden, sondern einzelne Veranstaltungen für

8. Synthese

jedes Thema durchgeführt werden. Dabei muss den Besucher*innen ein klarer Rahmen gesteckt werden, worum es in der Veranstaltung geht, was entschieden oder diskutiert werden soll und wann es damit weitergeht. Es ist wichtig, dass alle Wünsche gehört und diskutiert werden und sowohl Zustimmung als auch Ablehnung mit guten Argumenten belegt und kommuniziert werden. Zudem muss auch das Gesamtkonzept klar werden, damit jede*r versteht, weshalb die Reduktion der Parkplätze und Fahrbahnfläche richtig und wichtig ist. Zudem darf nicht der Eindruck entstehen, dass das Konzept an sich autofeindlich ist, denn jede*r hat weiterhin die Möglichkeit das Auto nach eigenem Ermessen zu nutzen, es sollte jedoch keine Notwendigkeit mehr sein, ein eigenes Auto zu besitzen.

Jede Veränderung birgt Risiken und es ist die Aufgabe der Planung diese Risiken abzuwägen. Wichtig ist, dass die umliegenden Quartiere möglichst geringe negative Auswirkungen erfahren, während sie von den Vorteilen profitieren. Denn das Konzept stellt Menschenfreundlichkeit und Lebensqualität in der gesamten Stadt in den Vordergrund und diese sind nicht gegeben, wenn die Vorteile eini-

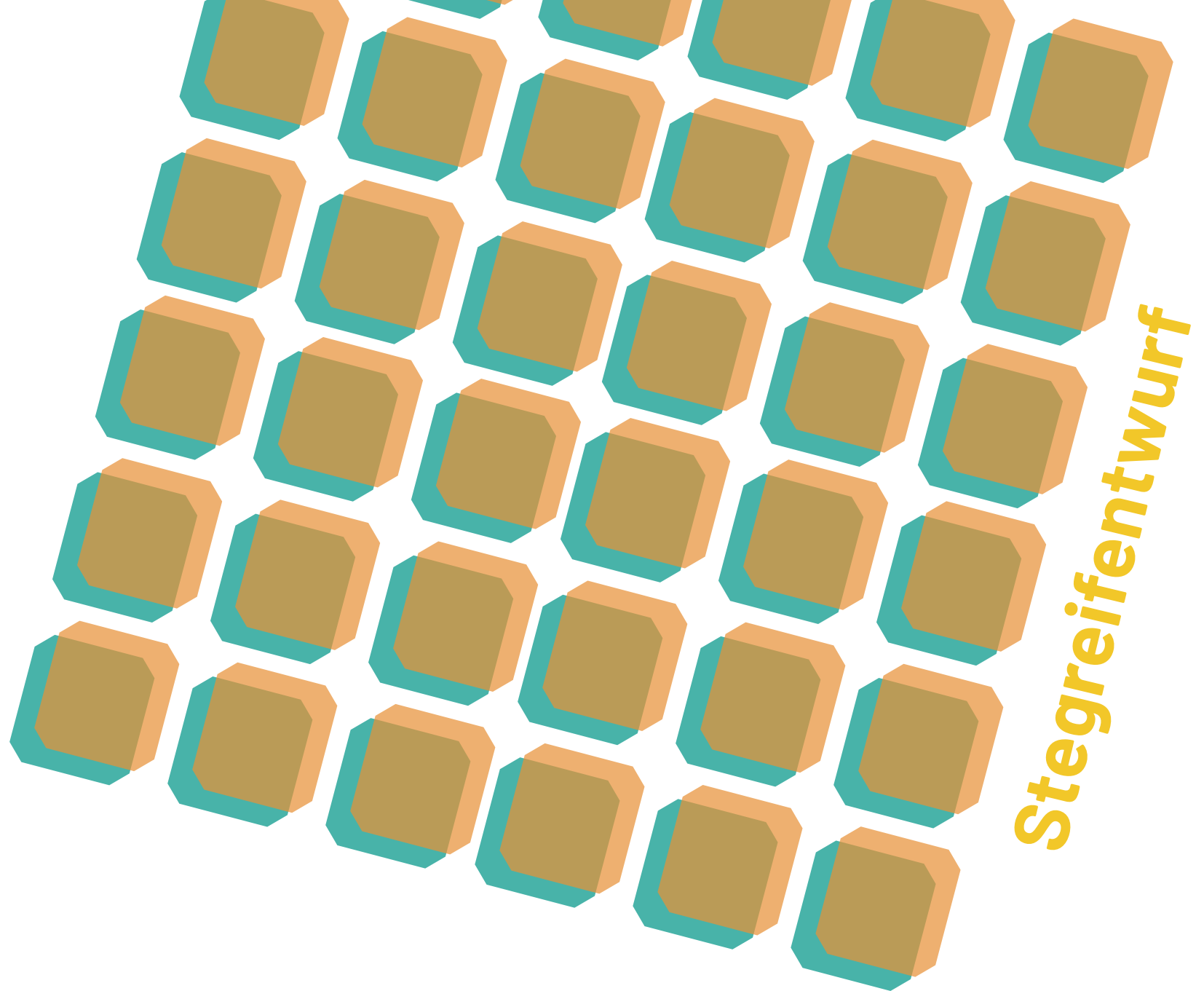
ger Weniger zu Lasten der umliegenden Gebiete fallen.

Abb.81 - Kreuzung Hohleluft Löwenstraße Ecke Eppendorfer Weg, Eigene Darstellung

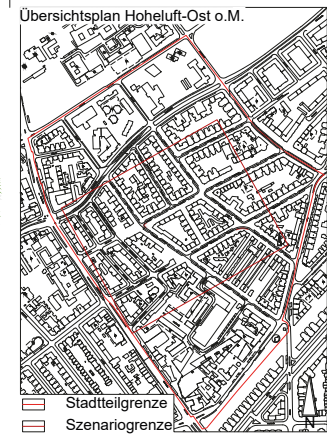


Abb.82 - Superblock Sant Antoni, nach Umsetzung, Eigene Darstellung





„Wir haben hier keine Quadrate. Man muss Straßen definieren, die man erhalten will und dazwischen irgendwie Quartiere, Reviere und Bereiche finden, die man genauer betrachtet.“
(frei nach ADFC Hamburg)



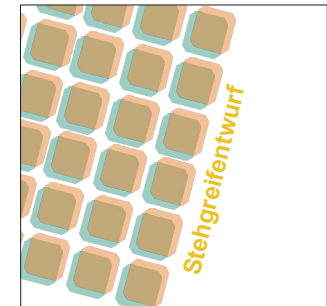
- ### LEGENDE
- KFZ Fahrbereich
 - Für Durchgangsverkehr gesperrter KFZ Fahrbereich
 - Fußgängerbereich
 - Grünfläche
 - Spielplatz
 - Sport- & Freizeitfläche
 - Outdoorfitnessbereich
 - Fläche für Außengastronomie
 - Anwohnerparkfläche
 - Kurzparkfläche
 - Be- und Entladezone
 - Stadtradstation
 - Hecke
 - Baum Bestand
 - Baum Planung
 - Fahrtrichtung Einbahnstrasse

STEGREIFENTWURF

HOHELUFT - OST

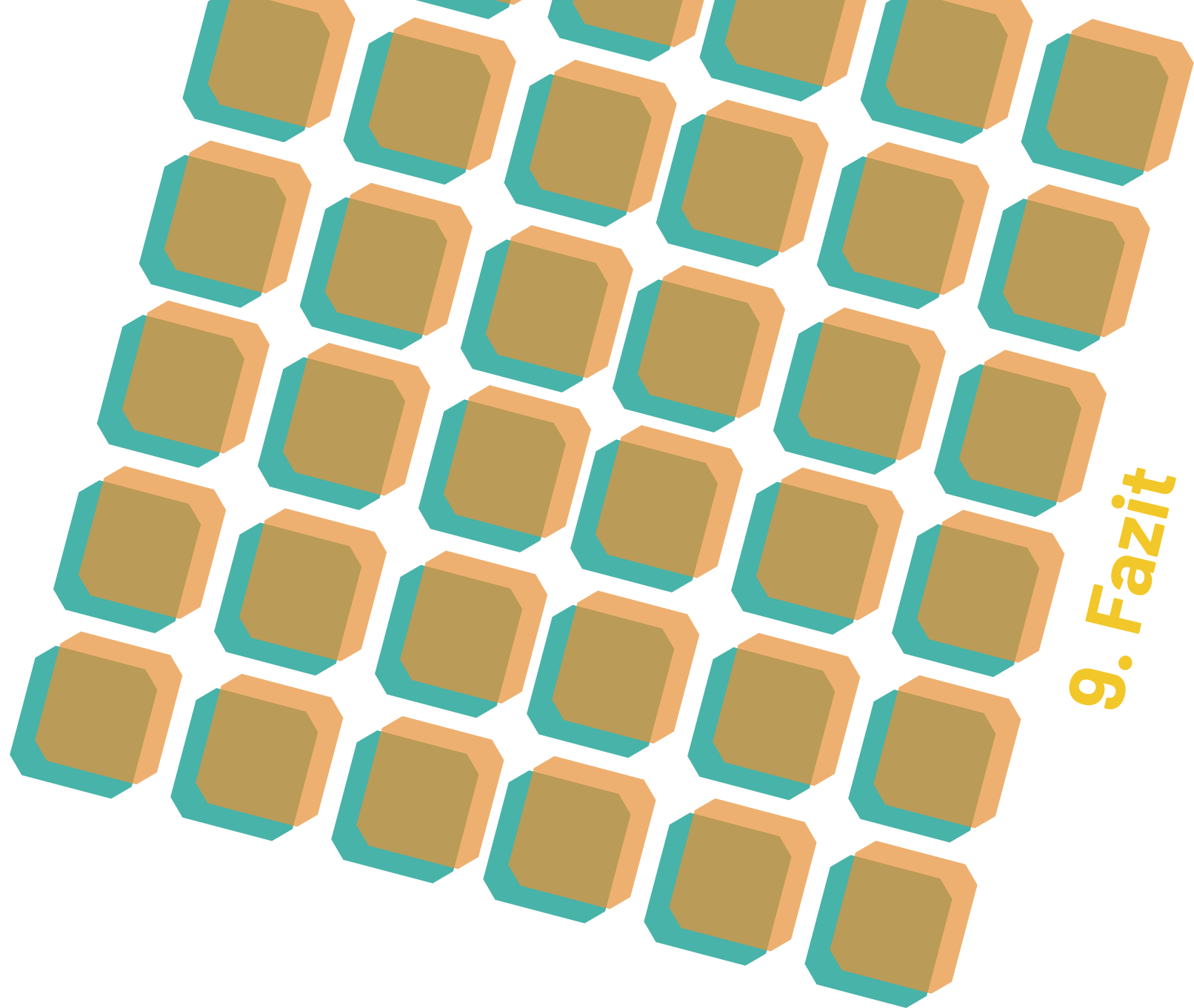
P3-Projekt Superblock auf Superblock
Wintersemester 2019/2020

Broszeit
Ehrenreich
Groß
Hauschild
Kunzmann
Pless



„Wir haben hier keine Quadrate. Man muss Straßen definieren, die man erhalten will und dazwischen irgendwie Quartiere, Reviers und Bereiche finden, die man genauer betrachtet.“
(frei nach ADFC Hamburg)





9. Fazit

„Insbesondere der Parkraum bietet großes Flächenpotenzial zur Rückgewinnung von öffentlichem Raum in der Stadt, gleichzeitig muss eine effiziente und nachhaltige Mobilität in der Stadt ermöglicht werden.“
(P3 Autor*innengruppe)

9. Fazit

9.1 Methodische Reflexion

Literatur- und Desktoprecherche

Die Literatur- und Desktoprecherche war anfänglich dahingehend schwierig, das es zum Thema Verkehrsberuhigung wenig aktuelle Literatur gibt. Die meisten Werke stammen aus den 80er Jahren und es ist nicht klar ersichtlich, warum das Thema danach an Aufmerksamkeit verlor. Die grundsätzliche Idee des „ecological Urbanism“, auf dem die Superblocks beruhen, konnte gut anhand des Buchs von Salvador Rueda erforscht werden. Die Recherche bezüglich der Superblocks fand hauptsächlich auf der offiziellen Internetseite der Stadt Barcelona statt. Hier sind viele Dokumentationen der Planungsveranstaltungen vorhanden. Diese waren jedoch ausschließlich auf spanisch oder katalanisch und da keins der Gruppenmitglieder diese Sprachen beherrscht, musste diese Sprachbarriere mit Hilfe von Übersetzungsseiten überwunden werden. Diese Arbeit war mühsam und möglicherweise wurden nicht alle Details erfasst und bemerkt.

Expert*inneninterviews

Bei den Expert*inneninterviews waren wir positiv überrascht von der Re-

sonanz der Anfragen, die an die potenziellen Interviewpartner*innen aus Barcelona gestellt wurden. Auch kurzfristig ergaben sich noch Interviews, die wahrgenommen werden konnten. Hinsichtlich der Hintergründe wären mehr Interviews im Bereich der Stadt und des Bezirkes wünschenswert gewesen, da beispielsweise immer noch unklar ist, warum der Superblock in Poblenou dort umgesetzt wurde und nicht am ursprünglich geplanten Ort. Die Durchführung der Interviews auf englisch stellte kein Problem dar. In Hamburg kamen nur Interviews mit Personen oder Organisationen zustande, die einen eher kritischen Blick gegenüber KFZ-Verkehr haben und die Stärkung von Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr begrüßen. Dies führt dahingehend zu einem einseitigen Blick auf das Thema im Hamburger Kontext. Es wäre mehr Resonanz wünschenswert gewesen. Die fehlenden Antworten lassen sich bei den verkehrspolitischen Sprecher*innen auf die zu dem Zeitpunkt anstehenden Bürgerschaftswahlen zurückführen. Positiv zu vermerken ist, dass die Superblocks bei den Interviewpartner*innen bekannt waren, wodurch gute Gespräche zustande kamen.

Generell waren die Expert*inneninterviews eine nützliche Methode für das Projekt, da so die Sicht anderer Akteur*inne auf das Projekt klar wurde und wir Informationen über die offiziellen Dokumente hinaus sammeln konnten. Das Interesse der Interviewpartner*innen an unserem Projekt war sowohl in Barcelona, als auch in Hamburg groß. Das sorgte über die eigentlichen Interviews hinaus für interessante Gespräche. Beispielsweise interessierte sich der Präsident der Nachbarschaftsvereinigung von Sant Antoni, Pep Sala, sehr für die Entwicklung der HafenCity, da er sich damit beschäftigt hatte.

Raumbeobachtung

Die Raumbeobachtungen waren sinnvoll, um einen längeren detaillierten Eindruck des Gebiets zu bekommen. Es wurden soziale Interaktionen wahrgenommen, die sonst unentdeckt geblieben wären. Auch bei den Interviews hat diese Methode im Vorfeld geholfen, da schon ein besserer Eindruck des Gebiets vorhanden war und man mit dem Raum vertrauter war. Es konnte nach Unklarheiten in der Nutzung etc. gefragt werden. Außerdem war während der gesamten Projektwoche gutes Wetter, was die Beobachtungen hinsichtlich der

Quantität begünstigte. Ein Eindruck des Raumes bei Regen blieb uns so jedoch verwehrt.

Ortsbegehung

Die Ortsbegehung war wichtig für die Übertragung auf Hamburg, um die räumlichen Gegebenheiten kennenzulernen. Der Fokus lag auf der Raumaufteilung, der Gestaltung und den verkehrlichen Infrastrukturen. Diese konnten trotz Regen gut erkannt werden.

Verkehrszählung

Die Verkehrszählung war zum einen inhaltlich für unsere Forschung interessant, da es keine einsehbaren offiziellen Zählungen gibt, zum anderen war es auch eine neue Methode, mit der fast die ganze Gruppe noch keine Erfahrungen hatte. Man bekam so ein gutes Gefühl für die Intensitäten der Verkehrsmittel zu den unterschiedlichen Tageszeiten. Zudem hat die Verkehrszählung aufgrund des guten Wetters unter angenehmen Bedingungen stattgefunden. Durch die Tatsache, dass immer vier Personen gezählt haben und zwei mit der Raumbeobachtung beschäftigt waren, konnte man sich regelmäßig abwechseln.

9. Fazit

Projektwoche

Die Projektwoche als Rahmen für Interviews, Zählung und Beobachtungen war unabdingbar, um eine gute Forschung zu betreiben. Die Interviewführung wurde erleichtert und die Zählung war überhaupt erst möglich. Zudem konnten zahlreiche persönliche Eindrücke gesammelt werden und auch die katalanische Lebensweise hat ihren Eindruck hinterlassen. Das gute Wetter begünstigte während der ganzen Woche die Motivation und trotz einiger Diskussionen und Differenzen trug der Zeitraum positiv zum Teambuilding bei.

9.2 Vergleich Stegreifentwurf Hoheluft - Ost und Ursprungskonzept Superblock

Da im Konzept des Superblocks die Leitung des Verkehrs durch Einbahnstraßen zentral ist, wurde auch im Stegreifentwurf für Hoheluft-Ost einige Straßen umgewandelt, teils zu Einbahnstraßen, teils zu in beide Richtungen befahrbare Sackgassen. Auch wurden Straßen komplett für den KFZ-Verkehr gesperrt. Diese Anpassungen werden durch die grundsätzlich unterschiedliche Straßenführung in Hamburg gegenüber dem strikt orthogonalen Netz Barcelonas nötig, um Durchgangsverkehr zu vermei-

den, indem nur noch Quell- und Zielverkehr innerhalb des Superblocks logisch sinnvoll sind. Da das Konzept darauf beruht, dass die Autofahrer*innen nicht kontrolliert werden, sondern die Durchfahrt durch den Superblock zum Erreichen außerhalb des Superblocks gelegener Ziele prinzipiell nicht sinnvoll ist, musste eine weniger regelmäßige und angepasste Struktur entwickelt werden, um diese Funktionalität auch in Hamburg zu implementieren.

Das zweite zentrale Element, die Umwandlung von Verkehrsflächen an den bisherigen Knotenpunkten, wurde im Entwurf weitestgehend umgesetzt. Zusätzlich wurde eine Straße vollkommen KFZ-frei gestaltet und zwei Straßenabschnitte gesperrt, wodurch eine Sackgasse geschaffen wurde. Diese Flächen können ebenfalls durch Interventionen gestaltet und nutzbar gemacht werden. Die Interventionen sollen in Kooperation mit den Anwohner*innen und Gewerbetreibenden festgelegt und umgesetzt werden. Grundidee ist dabei jedoch, dass die beiden vorhandenen Spielplätze erweitert werden und die geschaffenen Flächen an den Kreuzungen wie in Barcelona als Sport- und Freizeitfläche genutzt werden.

Die Planung und Umsetzung des Superblocks orientiert sich an den Fallstudien, wenngleich auch hier Anpassungen vorgenommen werden. Die prinzipielle Zweiphasigkeit der Umwandlung, tactical und structural urbanism, erscheint sinnvoll, wenn die Abfolge der Maßnahmen klar festgelegt und kommuniziert wird und eine Beteiligung in einem absehbaren Zeitrahmen umgesetzt werden kann. Es gilt den teils umgebauten, nicht zeitlich eingegrenzten Status zu vermeiden, in dem sich beide Fallstudien noch befinden. Zu diesem Zustand trägt auch die sehr hochwertige Gestaltung des structural urbanism bei, dessen Kostenintensität ein Faktor für eine langsame Umsetzung in Barcelona ist. Im Entwurf wird versucht, den structural Urbanism als funktional und langfristig zu gestalten, ohne die Kosten von Umsetzung und Unterhaltung durch sehr aufwendige Gestaltung und Materialien zu erhöhen. Insbesondere Wartung und Pflege der Interventionen sollen möglichst gering gehalten werden, da sonst entweder die Kosten dafür zu sehr steigen oder bei Vernachlässigung die Qualität der Flächen drastisch sinkt. Es soll versucht werden, einen Ausgleich zwischen Langfristigkeit, Komfort (comfort, siehe ecological urbanism) durch

Nutzung von „warm-to-touch“-Materialien wie Holz, sowie Wetterschutz und kostengünstiger Anschaffung zu finden, wobei letzterer Faktor weniger stark zu gewichten ist. Höhere initiale Kosten sind höheren Betriebs- und Wartungskosten immer vorzuziehen. Auch soll vermieden werden, dass Elemente nur für den tactical urbanism angeschafft und nicht langfristig verwendet werden, insbesondere Bepflanzungen sollten, wenn sie temporär und mobil platziert werden, auch in der langfristigen Form verwendet werden können. In Barcelona wurde dies nicht gewährleistet und die Umwandlung von tactical zu structural urbanism ist komplett transformativ. Es soll in einem länger fortlaufenden Partizipationsprozess, der mit möglichst wenigen physischen Elementen arbeitet, eine Gestaltung ausgearbeitet werden, in der alle Akteur*innen auch Verantwortlichkeiten, sowie mögliche Kostenbeiträge diskutieren. Das Verantwortungsgefühl der Anwohner*innen für die gestalteten Flächen ist ein zentraler Faktor, um Verschmutzung und Vandalismus zu verhindern, sowie die soziale Kontrolle durch die Anwohner*innen zu erhöhen. In beiden untersuchten Superblocks war der Verschmutzungsgrad auch in den begrünten Elementen,

9. Fazit

trotz intensiver Reinigungsmaßnahmen sehr hoch. Es wird vermutet, dass dieses Verhalten auch mit der wahrgenommenen „Temporalität“ der Interventionen zusammenhängt, weshalb im Entwurf möglichst eine längere Phase des tactical urbanism vermieden werden soll. Die soziale Kontrolle durch Anwohner*innen soll durch stärkeren Bezug zu den Interventionen und einer daraus folgenden Verantwortungsübernahme erzeugt werden. Dies können eigenständig gepflegte und bepflanzte Beete sein oder Kooperationen für eine hochwertige Gestaltung der gewerbeanliegenden Außenbereiche unter der Auflage, dass einige Kosten übernommen werden. Die Kooperation mit privaten Akteur*innen wurde insbesondere auch in Sant Antoni angewendet und erscheint sinnvoll und unproblematisch, solange der gestaltete Raum weiterhin vollständig öffentlich bleibt.

Abschließend lässt sich also zusammenfassen, dass sich der Stegreifentwurf nach den Umsetzungsmöglichkeiten in Hamburg am Originalkonzept orientiert. Insbesondere die Kernaspekte „Durchgangsverkehr“ und „öffentlicher Raum“ sowie „Partizipation“ werden umgesetzt und an Hohe-luft-Ost angepasst.

9.3 Beantwortung der Forschungsfrage

„Inwiefern ist eine Übertragung des 'Superblock'-Konzeptes aus Barcelona, unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Stadtstruktur, auf Hamburg sinnvoll?“

Die Einschätzung der Sinnhaftigkeit der Übertragung muss anhand der zu erreichenden Zielsetzungen betrachtet werden. Zur Reduzierung von lokalen Belastungen in Wohngebieten zu Lasten des Verkehrsaufkommens an den Hauptstraßen-Bereichen ist die Umgestaltung eines Gebiets als Superblock geeignet. Werden diese Maßnahmen aber nichts wie in Barcelonas von einem Ausbau des ÖPNV begleitet, der auch effektive Auswirkungen auf die Nutzung desselben hat und den PKW in der täglichen Nutzung ersetzt, werden die zusätzlichen Belastungen durch den MIV an den Hauptstraßen bei einer gesamtstädtischen Umsetzung erheblich ansteigen. Ob eine gesamtstädtische Umsetzung in Hamburg im Hinblick auf die Verkehrsbelastungen möglich wäre, wird in dieser Arbeit nicht geklärt. Auch aus Barcelona wurden bisher keine konkreten Zahlen zu den prognostizierten zukünftigen Verkehrsströmen nach der Umsetzung

des Langzeitplans veröffentlicht. Es ist fraglich, ob diese zu diesem Zeitpunkt realistisch abschätzbar sind und inwieweit sich die bisher gemachten Prognosen zu konkreten Wirkungen noch ändern werden. Die gesundheitlichen Auswirkungen durch verbesserte Luftqualität hängen zum einen an der Gesamtumsetzung, also auch der Integration in flankierende Maßnahmen, wie sie auch in den begleitenden Studien angenommen wurden, zum anderen ist die Belastung an den Hauptstraßen in Hamburg schon aktuell teils so stark, dass Fahrverbote für emissionsstarke PKW ausgesprochen wurden.

Sollte keine gesamtstädtische Emissionszonenregelung eingeführt werden, wie es zum 01. Januar 2020 in Barcelona geschehen ist, würden zusätzliche Belastungen auf den Hauptstraßen in jedem Fall weitergehende Maßnahmen wie die bisher implementierten lokalen Fahrverbote hervorrufen. Die übergeordneten Maßnahmen, wie die Rationalisierung der ÖPNV-Linien und die eingeführten Emissionszonen könnten für sich genommen wesentlich wirksamer zur Verminderung der konkreten Belastungen durch den MIV beitragen, als die Struktur des Superblocks als

singuläre Maßnahme. Die Anwohner*innen und Expert*innen betonten durchweg die teilweise Deckung des Bedarfes nach qualitativ hochwertigen öffentlichem Raum, der nicht dem MIV vorbehalten ist, als größte Auswirkung. Sollte der Bedarf in Hamburg lokal ähnlich hoch sein, wäre eine zielgerichtete Implementation zu diesem Zweck sehr sinnvoll. Sollten diese Bedarfe schon länger durch zivilgesellschaftliche Akteur*innen oder anderweitige Partizipation aus der Anwohner*innenschaft geäußert worden sein, wie das in St. Antoni der Fall war, ist eine erfolgreiche Umsetzung wesentlich wahrscheinlicher und vermutlich auch von weniger Kontroversen begleitet.

Problematisch erscheint die Übertragung der Parkplatz-Umverlegung, bei der die wegfallenden Straßenparkplätze durch Garagenstellplätze ersetzt wurden. Zum einen ist das ausreichende geeignete Flächenpotenzial in Hamburg zur Erstellung der oft unterirdischen Parkflächen unklar, zum anderen ist ein Erhalt der Parkkapazität nicht als positiver Faktor zur Transformation der Verkehrsstruktur einer Stadt anzusehen. Die Belastungen der Hauptstraßen werden mit zunehmender Umsetzung zu stark

9. Fazit

werden, wenn nicht gleichzeitig der MIV-Anteil wesentlich reduziert wird, dessen Ausmaß auch vom verfügbaren Parkraum abhängt. Der Radverkehr müsste bei einer gesamtstädtischen Umsetzung wesentlich stärker beachtet werden, als dies in Barcelona geschieht. Die Bündelung des MIV- und Radverkehr auf den Hauptstraßen wird in Barcelona durch die regelmäßige orthogonale Straßenführung begünstigt, ist aber in Hamburg zum einen durch eine andere Stadtstruktur nicht direkt anwendbar, zum anderen auch nicht als sinnvoll anzusehen, da der Radverkehr in Hamburg schon jetzt mehr Raum erfordert und Unfälle mit Radfahrer*innenbeteiligung ansteigen. Eine Fokussierung des Radverkehrs an die Hauptstraßen sollte daher möglichst nicht erfolgen, die Begegnungszone im Inneren des Superblocks lässt sich aber auch nur mit Einschränkungen als primärer Fahrweg nutzen, da dort bei erhöhter Geschwindigkeit auch Konflikte mit Fußgänger*innen zu erwarten sind. Hierbei müssen innovative Ansätze, wie dezidierte Fahrradstraßen und Bereiche für Fußgänger*innen auf bisherigen Straßen eruiert und näherer Untersuchung unterzogen werden. Insbesondere der Parkraum bietet großes Flächenpotenzial zur

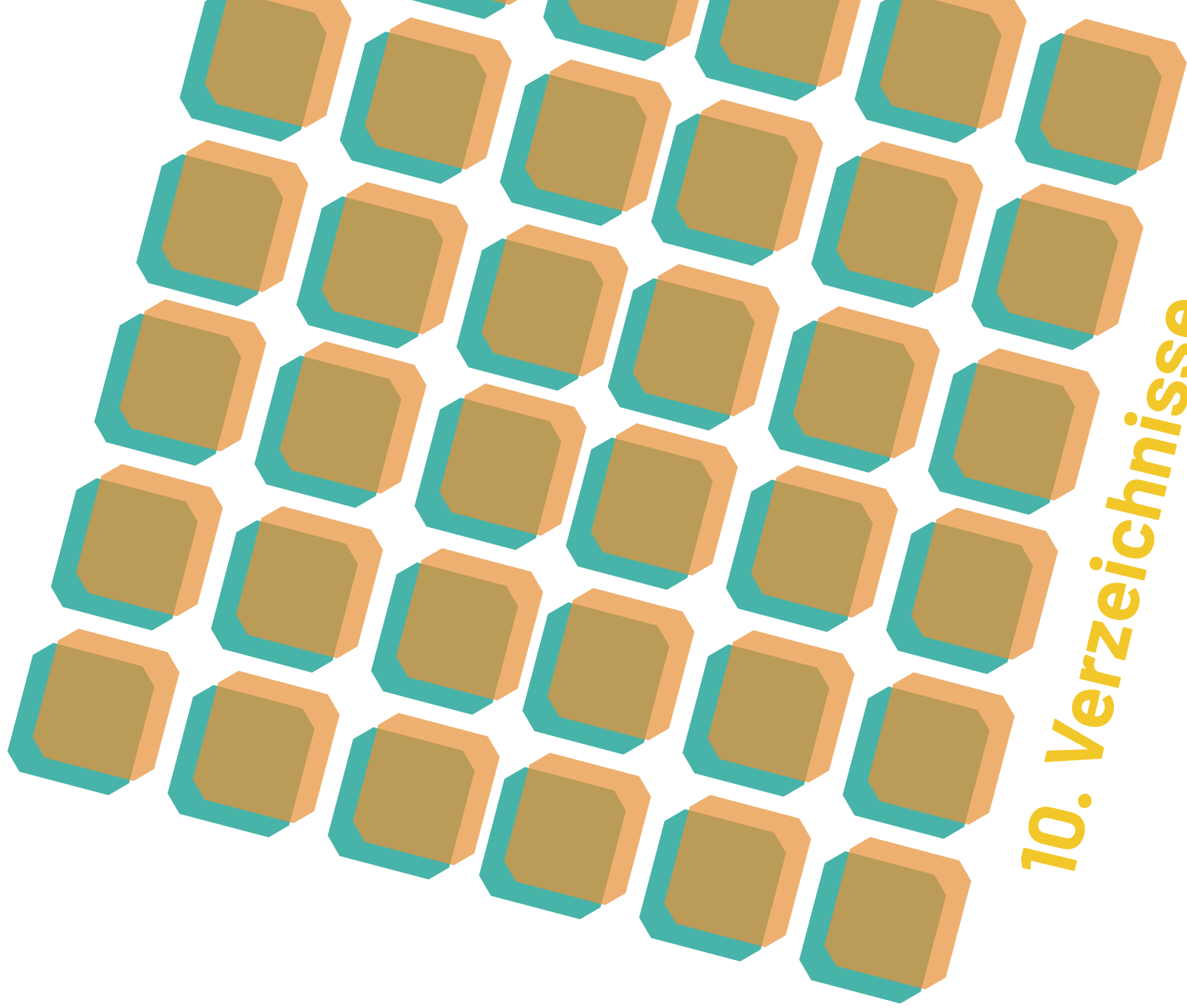
Rückgewinnung von öffentlichem Raum in der Stadt, gleichzeitig muss eine effiziente und nachhaltige Mobilität in der Stadt ermöglicht werden. Dazu gilt es, diverse Mobilitätsmittel und -strategien zu betrachten und in einem integrativen Gesamtkonzept zu vereinigen.

9.4 Ausblick

Als weiteren Ausblick ist es wünschenswert, dass die Ergebnisse und Ideen dieses Forschungsprojekts vielleicht Inspiration für die Entwicklung des Hamburger Verkehrsentwicklungsplans (VEP) ein können. Konkret kann Hoheluft-Ost als Versuchsstadtteil für ganz Hamburg dienen, ähnlich der Umsetzung von „Ottensen macht Platz“. Funktioniert das Konzept des Superblocks, können weitere Umsetzungsstandorte in Betracht gezogen werden.

Hinsichtlich der Superblocks braucht es weitere Forschung, um die erwarteten Effekte überprüfen zu können, sowohl in Barcelona, als auch bei einer möglichen Adaption in Hamburg. Der aktuelle Stand der Umsetzung lässt es nur bedingt zu, Rückschlüsse auf die expliziten Auswirkungen zu ziehen und mit den prognostizierten

Daten zu vergleichen, da erst wenige Superblocks umgesetzt wurden. Im Bezug auf den Forschungsbericht haben wir die Möglichkeit einen Abstract unseres Berichts auf der Internetseite, sowie im Magazin des ADFC Hamburg, der „RadCity“ zu veröffentlichen. Abschließend hoffen wir, mit dieser Arbeit einen kleinen Teil zu den großen Herausforderungen einer nachhaltigeren Mobilität und einer lebenswerteren Stadt beizutragen und blicken gespannt auf die Entwicklungen der kommenden Jahre.



10. Verzeichnisse

10. Verzeichnisse

10.1 Glossar

Anwohner*in: Person, die in unmittelbarer Nähe z.B. zu einem Stadtteil, einer Straße oder einem bestimmten Ort wohnt. (<https://www.duden.de/rechtschreibung/Anwohner>)

Begegnungszone: stark verkehrsberuhigter Bereich, bei dem die Hierarchien der Verkehrsteilnehmer*innen versucht werden aneinander anzugleichen.

Bewohner*in: Person, die etwas bewohnt. Hierzu gehören beispielsweise Bewohner*innen eines Gebäudes oder eines bestimmten Ortes. (<https://www.duden.de/rechtschreibung/Bewohner>)

Einwohner*in: Person, die in einer Gemeinde, einem Land oder in einer Stadt, also in einem bestimmten Gebiet ihren ständigen Wohnsitz hat. (<https://www.duden.de/rechtschreibung/Einwohner>)

Modal Split: prozentuale Verteilung des Verkehrsaufkommens aufgeteilt auf Verkehrsmittel (Randelhoff 2019).

NIMBY: "Not in my backyard" bezeichnet die ablehnende Position gegenüber Problemen im persönlichen Umfeld. Beispielsweise werden Windkraftanlagen generell für gut empfunden, jedoch nicht in unmittelbarer persönlicher Nähe.

Shared Space: Verkehrsraum, in dem sich alle Verkehrsteilnehmer*innen gleichberechtigt bewegen, meist auf einem Niveau und ohne jegliche Beschilderung. Die Unsicherheit erhöht die Aufmerksamkeit, was wiederum die Sicherheit steigert.

Superblock: Verkehrsberuhigungskonzept in Barcelona, bei dem 3x3 Blocks zusammengefasst werden, um Durchgangsverkehr zu vermeiden und öffentlichen Raum zu schaffen.

Verkehrsberuhigung: Befreiung oder Verdrängung eines unerwünschten Verkehrs, meist Durchgangsverkehr, innerhalb eines Gebiets und Reduzierung und Verlangsamung des bleibenden Verkehrs.

10.2 Abkürzungsverzeichnis

AMPA : Asociación de madres y padres de alumnos (Vereinigung der Eltern von Schüler*innen)

BCN: Barcelona

BID: Business Improvement District

CAT-MED: Change Mediterranean Metropolises Around Time

CEO: Chief Executive Officer (Geschäftsführer*in)

ERDF: European Regional Development Fund

EU: Europäische Union

GZ: Grundzahl

KFZ: Kraftfahrzeug

LKW: Lastkraftwagen

LSA: Lichtsignalanlage

MID: Mobilität in Deutschland

MIV: Motorisierter Individualverkehr

ÖPNV: Öffentlicher Personen Nahverkehr

ÖV: Öffentlicher Verkehr

PKW: Personenkraftwagen

PMU: Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona (Mobilitätsplan Barcelona)

QS: Querschnitt

QUANGO: Quasi-Autonomous Non-Governmental Organisation

TUHH: Technische Universität Hamburg

UKE: Universitätsklinikum Hamburg-Eppendorf

VEP: Verkehrsentwicklungsplan

WHO: World Health Organisation (Weltgesundheitsorganisation)

10. Verzeichnisse

10.3 Literaturverzeichnis

Ajuntament Barcelona (o.J.) [1]: Presentació Superilles. Abgerufen unter: <https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/ca/presentacio#> (letzter Aufruf 28.02.2020)

Ajuntament Barcelona (o.J.) [2]: What is the Barcelona Ring Roads Low Emission Zone?. <https://ajuntament.barcelona.cat/qualitativa/en/afectacions-la-mobilitat/what-barcelona-low-emission-zone> (letzter Aufruf 28.02.2020)

Ajuntament de Barcelona (o.J.) [3]: Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona. Abgerufen unter: https://www.barcelona.cat/mobilitat/sites/default/files/documents/pmu_bcn_2013-2018_introduccio_i_diagnosi.pdf (letzter Aufruf: 14.03.2020)

Ajuntament de Barcelona (o.J.) [4]: L'Eixample. Abgerufen unter: <https://ajuntament.barcelona.cat/eixample/es> (letzter Aufruf: 06.03.2020)

Ajuntament de Barcelona (o.J.) [5]: Sant Antoni. Abgerufen unter: <https://ajuntament.barcelona.cat/eixample/ca/el-districte-i-els-seus-barris/sant-antoni> (letzter Aufruf: 06.03.2020)

Ajuntament de Barcelona (o.J.) [6]: Superilles - Eixample. Abgerufen unter: <https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/es/superilla/eixample> (letzter Aufruf 07.03.2020)

Ajuntament de Barcelona (o.J.) [7]: Superilles - Sant Antoni - El programa Superilles a Sant Antoni. Abgerufen unter: <https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/ca/superilla/sant-antoni> (letzter Aufruf 07.03.2020)

Ajuntament de Barcelona (o.J.) [8]: Sant Martí. Abgerufen unter: <https://ajuntament.barcelona.cat/santmarti/es/el-distrito-y-sus-barrios/el-distrito-y-sus-barrios> (letzter Aufruf 02.03.2020)

Ajuntament de Barcelona (o.J.) [9]: Història del Poblenou. Abgerufen unter: <https://ajuntament.barcelona.cat/santmarti/ca/el-districte-i-els-seus-barris/el-poblenou/historia-del-poblenou> (letzter Aufruf 02.03.2020)

Ajuntament de Barcelona (o.J.) [10]: El Poblenou. Abgerufen unter: <https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/es/content/el-poblenou> (letzter Aufruf 09.03.2020)

Ajuntament de Barcelona (2015): Diagnosi Àmbit Superilla Poblenou Bilbao, febrer 2015. Abgerufen unter: https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/sites/default/files/20150217%20%20Diagnostic%20Superilla%20Poblenou%201_0.pdf (letzter Aufruf 08.03.2020)

Ajuntament de Barcelona (2016) [1]: Presentació Superilla Poblenou Badajoz, Jornada Oberta, setembre 2016. Abgerufen unter: https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/sites/default/files/20160928_Superilles_ari_0.pdf (letzter Aufruf 07.03.2020)

Ajuntament de Barcelona (2016) [2]: Recull d'aportacions del procés de valoració i propostes. Abgerufen unter: https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/sites/default/files/Informe%20Jornada%20Valoracio%CC%81%20i%20Propostes%20Superilla%20P9_0.pdf (letzter Aufruf 07.03.2020)

Ajuntament de Barcelona (2016) [3]: Presentació Superilla Poblenou Badajoz, Consell de Barri, octubre 2016. Abgerufen unter: https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/sites/default/files/20161013_SIP9_ConsellBarri_0.pdf (letzter Aufruf 09.03.2020)

Ajuntament de Barcelona (2016) [4]: Reunió temàtica Comissió de Seguiment Superilla Poblenou Badajoz "Mobilitat i transport públic", octubre 2016. Abgerufen unter: https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/sites/default/files/20161025_Sessio_treball_Comissio_0.pdf (letzter Aufruf 09.03.2020)

Ajuntament de Barcelona (2016) [5]: Reunió Temàtica Comissió de Seguiment Superilla Poblenou Badajoz "Carrers i espai públic" novembre 2016. Ab-

10. Verzeichnisse

gerufen unter: https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/sites/default/files/20161116_Presentacio%CC%81_Comissio_Seguiment_Carrers_Espai-Public.pdf (letzter Aufruf 08.03.2020)

Ajuntament de Barcelona (2016) [6]: Reunió Temàtica Comissió de Seguiment Superilla del Poblenou Badajoz "Plaça Dolors Piera" novembre 2016. Abgerufen unter:

https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/sites/default/files/20161129_Sessio_Treball_Comissio_PIDolorsPiera.pdf (letzter Aufruf 08.03.2020)

Ajuntament de Barcelona (2017) [1]: Acta de la Session amb el Grup Impulsor Sant Antoni. Abgerufen unter: https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/sites/default/files/20170227_ACTA_1a_Sessio_Grup_Impulsor_%20St%20Antoni.pdf (letzter Aufruf 07.03.2020)

Ajuntament de Barcelona (2017) [2]: 1o Reunió de treball per a l'àmbit de superilles de Sant Antoni GRUP IMPULSOR. Abgerufen unter: https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/sites/default/files/02-STA-PLA_D_ACCIO-01_03_2017.%20GRUP%20IMPULSOR.pdf (letzter Aufruf 07.03.2020)

Ajuntament de Barcelona (2017) [3]: 2a Reunió de treball per a l'àmbit de superilles de Sant Antoni GRUP IMPULSOR. Abgerufen unter: https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/sites/default/files/02-STA-PLA_D_ACCIO-05_04_2017_.pdf (letzter Aufruf 07.03.2020)

Ajuntament de Barcelona (2017) [4]: Reunió de treball amb les AMPA per a la Superilla de Sant Antoni. Abgerufen unter: https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/sites/default/files/170614_Presentacio_AMPA_StAntoni.pdf (letzter Aufruf 07.03.2020)

Ajuntament de Barcelona (2017) [5]: Pla d'Acció de l'àmbit de Superilles de St. Antoni - Document resultat del treball participat amb entitats, col·lectius i veïnat del barri de St. Antoni. Abgerufen unter: https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/sites/default/files/PLA%20D%27ACCIÓ-CONSENSUAT_low.pdf (letzter Aufruf 07.03.2020)

Ajuntament de Barcelona (2017) [6]: Reunió de treball amb les AMPA per a la Superilla de Sant Antoni. Abgerufen unter: https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/sites/default/files/170614_Presentacio_AMPA_StAntoni.pdf (letzter Aufruf 07.03.2020)

Ajuntament de Barcelona (2017) [7]: Pla d'acció per a l'àmbit de superilles de Sant Antoni COL·LECTUI COMERCIANTS. Abgerufen unter: https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/sites/default/files/02-STA_PLA%20D%27ACCIÓ%2018-07-2017-COL%20COMERCIANTS_v3.pdf (letzter Aufruf 07.03.2020)

Ajuntament de Barcelona (2017) [8]: Pla d'acció per a l'àmbit de superilles de Sant Antoni DOCUMENT RESULTANT DEL TREBALL AMB EL GRUP IMPULSOR. Abgerufen unter: https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/sites/default/files/02-STA-PLA_ACCIO-SESSIO_OBERTA-26_10_11_CURTAPROJECTAR_v4_0.pdf (letzter Aufruf 07.03.2020)

Ajuntament de Barcelona (2017) [9]: Document de retorn de la sessió de treball oberta amb el veïnat. Abgerufen unter: https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/sites/default/files/20171212_RETORN_PLA_ACCIO.pdf (letzter Aufruf 07.03.2020)

Ajuntament de Barcelona (2017) [10]: PLA D'ACCIÓ PER A L'ÀMBIT DE SUPERILLES DE SANT ANTONI - Fruit del treball amb el Grup Impulsor i col·lectius (febrer - desembre 2017). Abgerufen unter: https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/sites/default/files/20171218_Presentacio_Consell_Barri.pdf (letzter Aufruf 07.03.2020)

Ajuntament de Barcelona (2017) [11]: Reunió Comissió de Seguiment Superilla del Poblenou Badajoz, 12 de gener de 2017. Abgerufen unter: https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/sites/default/files/Comissio_de_Seguiment_12_gener_2017.pdf (letzter Aufruf 07.03.2020)

Ajuntament de Barcelona (2017) [12]: Reunió Comissió de Seguiment Superilla del Poblenou Badajoz "Plaça Dolors Piera", març 2017. Abgerufen unter: https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/sites/default/files/20170315_Presen

10. Verzeichnisse

tacio%CC%81_Superilla_i_Dolors_Piera_CdT_Poblenou.pdf (letzter Aufruf 09.03.2020)

Ajuntament de Barcelona (2017) [13]: Sessió de Treball Comissió de Seguiment Superilla del Poblenou Badajoz, octubre de 2017. Abgerufen unter https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/sites/default/files/20171005_Presentacio%CC%81_CdT_Superilla_P9.pdf (letzter Aufruf 09.03.2020)

Ajuntament de Barcelona (2018) [1]: Estadística i Difusió de Dades. Abgerufen unter: <https://www.bcn.cat/estadistica/catala/dades/timm/tterr/a2018/S0401.htm> (letzter Aufruf: 11.03.2020)

Ajuntament de Barcelona (2018) [2]: Estadística i Difusió de Dades. Abgerufen unter: <https://www.bcn.cat/estadistica/catala/dades/timm/tterr/a2018/S0301.htm> (letzter Aufruf: 11.03.2020)

Ajuntament de Barcelona (2018) [3]: Estadística i Difusió de Dades. Abgerufen unter: <https://www.bcn.cat/estadistica/angles/dades/economia/vehicules/a2018/tipo/t01.htm> (letzter Aufruf 11.03.2020)

Ajuntament de Barcelona (2018) [4]: Estadística i Difusió de Dades, Abgerufen unter: <https://www.bcn.cat/estadistica/catala/dades/timm/tterr/a2018/S0402.htm> (letzter Aufruf: 06.03.2020)

Ajuntament de Barcelona (2018) [5]: Estadística i Difusió de Dades, Abgerufen unter: <https://www.bcn.cat/estadistica/catala/dades/timm/tterr/a2018/S0303.htm> (letzter Aufruf: 06.03.2020)

Ajuntament de Barcelona, (2018) [6]: Estadística i Difusió de Dades, Abgerufen unter: <https://www.bcn.cat/estadistica/angles/dades/timm/tterr/a2018/S0403.htm> (letzter Aufruf: 02.03.2020)

Ajuntament de Barcelona, (2018) [7]: Estadística i Difusió de Dades, Abgerufen unter: <https://www.bcn.cat/estadistica/angles/dades/timm/tterr/a2018/S0203.htm> (letzter Aufruf: 02.03.2020)

Ajuntament de Barcelona (2018) [8]: Reunió amb el Grup Impulsor de la Superilla de Sant Antoni Modificacions en l'estacionament i càrrega i descàrrega. Abgerufen unter: https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/sites/default/files/02-STA_AF%20SERVEIS_SUPERF_9-5-18_v7_Fitxes.pdf (letzter Aufruf 07.03.2020)

Ajuntament de Barcelona (2018) [9]: Sessió de Treball Comissió de Seguiment Superilla del Poblenou "Estat dels projectes", gener 2018. Abgerufen unter: https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/sites/default/files/20180124_Presentaci%C3%B3_CdT_Superilla_P9.pdf (letzter Aufruf 08.03.2020)

Ajuntament de Barcelona (2018) [10]: Densidad de poblaci3n (hab/ha). 2018. Abgerufen unter: <https://www.bcn.cat/estadistica/angles/dades/timm/tterr/a2018/S0402.htm> (letzter Aufruf 10.03.2020)

Ajuntament de Barcelona (2019) [1]: Sant Antoni. Abgerufen unter: https://www.bcn.cat/estadistica/catala/documents/barris/10_El_SantAntoni_2019.pdf (letzter Aufruf 07.03.2020)

Ajuntament de Barcelona (2019) [2]: Superilles de St. Antoni - Consell de barri de Sant Antoni. Abgerufen unter: https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/sites/default/files/Presentaci3n_CdB_Superilla_St.Antoni.pdf (letzter Aufruf 07.03.2020)

Ajuntament de Barcelona (2019) [3]: Final de les actuacions i funcionament de l'àmbit de Superilles de St. Antoni - Sessió amb el Grup Impulsor ampliat. Abgerufen unter: https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/sites/default/files/20191028%20Reuni3n%20Post%20Obres_def.pdf (letzter Aufruf 07.03.2020)

Ajuntament de Barcelona (2019) [4]: El Poblenou, Sant Martí. Abgerufen unter: https://www.bcn.cat/estadistica/catala/documents/barris/68_MA_Poblenou_2019.pdf (letzter Aufruf 04.03.2020)

Ajuntament de Barcelona (2019) [5]: El Parc i la Llacuna del Poblenou, Sant Martí.

10. Verzeichnisse

- Abgerufen unter: https://www.bcn.cat/estadistica/catala/documents/barris/66_MA_Parc_Illacuna_2019.pdf (letzter Aufruf 04.03.2020)
- Ajuntament de Barcelona (2019) [6]: Evolución de la población. Abgerufen unter: <https://www.bcn.cat/estadistica/angles/dades/tpob/pad/padro/evo/t3.htm> (letzter Aufruf 09.03.2020)
- Ajuntament de Barcelona (2020) [1]: Evolución mensual de viajeros. Ferrocarril Metropolitano de Barcelona. Abgerufen unter: <https://www.bcn.cat/estadistica/angles/dades/economia/transport/tpublic/suev01.htm> (letzter Aufruf 10.03.2020)
- Baron, S. und Menzel, C. (2010): Niederländische Shared Spaces und Schweizer Begegnungszonen - planerische Herangehensweise am Beispiel des Projekts: Umbau des Bahnhofplatzes Konstanz / Netherlands shared spaces and the Swiss zone de rencontre, In: Der Nahverkehr, Volume 28-10, Alba Publikation, Alfred Veloken. S.52-60
- Beer, B. (2008): Systematische Beobachtung. In: B. Beer (Hrsg.): Methoden ethnologischer Feldforschung. Berlin: Dietrich Reimer Verlag. S.167-189.
- Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (2018): Auf der richtigen Spur - Bus und Bahn immer beliebter - Neue MiD-Studie liefert Zahlen zum Mobilitätsverhalten der Hamburgerinnen und Hamburger. Abgerufen unter: <https://www.hamburg.de/bwvi/medien/11268508/2018-06-28-bwvi-oepnv/> (letzter Aufruf: 02.03.2020)
- Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (o.J.): Mobilität in Deutschland 2008. Abgerufen unter: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/mid-2008-kurzbericht.pdf?__blob=publicationFile (letzter Aufruf: 11.03.2020)
- Bundesamt für Justiz (o.J.): StVO §45, Abgerufen unter: <https://dejure.org/gesetze/StVO/45.html> (letzter Aufruf 12.03.2020)
- Bundesamt für Justiz (2013): StVO Zeichen 325.1, Abgerufen unter: https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/anlage_3.html (letzter Aufruf 12.03.2020)
- Bundesrat Schweizerische Eidgenossenschaft (2017): Singalisationsverordnung (SSV) Art. 22b Abgerufen unter <https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/19790235/index.html> (letzter Aufruf 11.03.2020)
- Cárdenas, F. (o.J.) A new model of mobility and public space in Barcelona, based on Superblocks, Präsentation, Barcelona, 2019
- Catella Group (2016): Parking facilities in Europe - a market with space for investors. Abgerufen unter: <https://mb.cision.com/Public/6412/2070244/98a14d35d45acd78.pdf> (letzter Aufruf 10.03.2020)
- Centre de Cultura Contemporània de Barcelona (o.J.): Panel 3. Abgerufen unter: <https://www.publicspace.org/documents/220568/1048398/12435p03.pdf/Odd2d156-8c97-bbad-d390-19d6e2587907?version=1.0> (letzter Aufruf 09.03.2020)
- Deloitte Insights (2018): Deloitte City Mobility Index - Barcelona. Abgerufen unter: https://www2.deloitte.com/content/dam/insights/us/articles/4331_Deloitte-City-Mobility-Index/Barcelona_GlobalCityMobility_WEB.pdf (letzter Aufruf 11.03.2020)
- e-charging-hamburg (o.J.): Besetzt oder frei - unsere Standortkarte zeigt es Ihnen. Abgerufen unter: <https://www.e-charging-hamburg.de/home/standorte/> (letzter Aufruf 14.03.2020)
- enorm-magazin (2019): Die Superblocks von Barcelona. Abgerufen unter: <https://enorm-magazin.de/gesellschaft/urbanisierung/superblocks-von-barcelona> (letzter Aufruf 14.03.2020)
- European Commission (2019): Air quality: Commission refers Bulgaria and Spain to court. Abgerufen unter: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_19_4256 (letzter Aufruf 14.03.2020)
- EuroStat (2016): Verkehrsstatistiken auf regionaler Ebene. Aufgerufen unter: <https://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&code=trns000001>

10. Verzeichnisse

- ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Transport_statistics_at_regional_level/de#Stra.C3.9Fenverkehr (letzter Aufruf 12.03.2020)
- Freie und Hansestadt Hamburg (1997): Gemeinsamer Erläuterungsbericht zum Landschaftsprogramm einschließlich Artenschutzprogramm, Hamburg
- Freigang, C. (2018): Die Moderne, 2. Auflage, Darmstadt: wbg (Wissenschaftliche Buchgesellschaft), S. 156-158
- Fundació Educativa Xinesa (o.J.): Escuela Kongzi (FEX) – Barcelona. Abgerufen unter: http://plataforma-bcf.com/anepenew/?page_id=10221 (letzter Aufruf 09.03.2020)
- Gerike, R. (2018): Modal Split. Abgerufen unter: <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/481960/> (letzter Aufruf 13.03.2020)
- Gerlach, J.; Ortlepp, J; Voss, H. (2009): Shared Space - eine neue Gestaltungsphilosophie für Innenstädte? In: Deutsches Institut für Urbanistik (Hrsg.): Dokumentensammlung. Berlin: difu
- Hamburg.de (o.J.) [1]: Auf der richtigen Spur. Bus und Bahn immer beliebter. Abgerufen unter: <https://www.hamburg.de/bwvi/medien/11268508/2018-06-28-bwvi-oepnv/> (letzter Aufruf 15.03.2020)
- Hamburg.de (o.J.) [2]: Hamburg unter den Nationalsozialisten. Groß Hamburg Gesetz. Abgerufen unter: <https://www.hamburg.de/geschichte/2207758/gross-hamburg-gesetz/> (letzter Aufruf 14.03.2020)
- Hamburg.de (o.J.) [3]: Velorouten - das stadtweite Netz. Abgerufen unter: <https://www.hamburg.de/verkehr/fahrradfahren-in-hamburg/300372/velorouten/> (letzter Aufruf 14.03.2020)
- Hamburg.de (2018): Auf der richtigen Spur - Bus und Bahn immer beliebter. Abgerufen unter: <https://www.hamburg.de/bwvi/medien/11268508/2018-06-28-bwvi-oepnv/> (letzter Aufruf 13.03.2020)
- Hamilton-Baillie, B. (2008-1): Shared Space: Reconciling People, Places and Traffic. In: Built Environment Ausgabe 2 29.05.2008. Marcham: Alexandrine Press. S.161-181
- Hamilton-Baillie, B. (2008-2): Towards Shared Space. In: Urban Design International Ausgabe 13 25.09.2008. London. S.130-138
- hvvinfo.wordpress (o.J.): Buslinien des HVV's. Abgerufen unter: <https://hvvinfo.wordpress.com/linien/busse/> (letzter Aufruf: 14.02.2020)
- Institut national de la statistique et des études économiques (2020): Estimation de population par département, sexe et âge quinquennal - Années 1975 à 2020. Abgerufen unter: <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1893198> (letzter Aufruf 11.03.2020)
- Kaparias, I.; Bell, M.G.H.; Biagioli, T.; Bellezza, L.; Mount, B. (2015): Behavioural analysis of interactions between pedestrians and vehicles in street designs with elements of shared space. In: Elsevier (Hrsg.): Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour Ausgabe 30. S.115-127
- Kirchhoff, P. (2002): Städtische Verkehrsplanung - Konzepte, Verfahren, Maßnahmen. Stuttgart/Leipzig/Wiesbaden, B. G. Teubner GmbH, 1. Auflage.
- Methorst, R.; Gerlach, J.; Boenke, D.; Leven, J. (2007): Shared Space: Safe or Dangerous? A contribution to objectification of a popular design philosophy. Ein Beitrag zur Diskussion über Shared Space auf der WALK21-Konferenz, 1. bis 3. Oktober 2007, Toronto
- MED Programme (2014): Programme in short. Abgerufen unter: <https://www.programmemed.eu/en/the-programme/about/in-short.html> (letzter Aufruf 10.03.2020)
- Monheim, H. (2008) [1]: Die Autofixierung der Verkehrspolitik - Warum die ökologi-

10. Verzeichnisse

- sche Verkehrswende bisher nicht vorankommt und wie sich das ändern ließe. In: Raum für Zukunft - Zur Innovationsfähigkeit von Stadtentwicklungs- und Verkehrspolitik. Essen, Klartext Verlag, 2. überarbeitete und ergänzte Auflage
- Monheim, H. (2008) [2]: Stadtentwicklung und Verkehr - zwischen Frustration, Innovation und Hoffnung. In: Raum für Zukunft - Zur Innovationsfähigkeit von Stadtentwicklungs- und Verkehrspolitik. Essen, Klartext Verlag, 2. überarbeitete und ergänzte Auflage
- Nationalrat Österreich (2013): 2109 der Beilagen XXIV. GP - Regierungsvorlage, Gesetzestext: https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXIV/I/I_02109/fname_278853.pdf (letzter Aufruf 11.03.2020)
- Nobis, C. und Kuhnimhof, T. (2018): Mobilität in Deutschland – MiD Kurzreport Hamburg und Metropolregion. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur, der Hamburger Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung, der Hamburger Verkehrsverbund GmbH und der Metropolregion Hamburg. Bonn. www.mobilitaet-in-deutschland.de (letzter Aufruf 02.03.2020)
- Public Space (2019): Superblock Poblenou. Abgerufen unter: <https://www.publicspace.org/works/-/project/k081-poblenou-s-superblock> (letzter Aufruf 09.03.2020)
- Randelhoff, M. (2016) Die größte Ineffizienz des privaten Pkw-Besitzes: Das Parken. Abgerufen unter: <https://www.zukunft-mobilitaet.net/13615/strassenverkehr/parkraum-abloesebetrag-parkgebuehr-23-stunden/> (letzter Aufruf 13.03.2020)
- Randelhoff, M. (2019): Kurz erklärt: Was ist der Modal Split und was sagt er aus? Abgerufen unter: <https://www.zukunft-mobilitaet.net/167600/analyse/was-ist-der-modal-split-grenzen-verkehrsmittelwahl-einschraenkungen-wege-verkehrsleistung/#fnref-167600-1> (letzter Aufruf 10.03.2020)
- Rodriguez, V. und Connel, T.J. (o.J.): Barcelona, In: Encyclopaedia Britannica. Abgerufen unter: <https://www.britannica.com/place/Barcelona> (letzter Aufruf 12.03.2020)
- Rueda, S. (2014): Ecological urbanism : its application to the design of an eco-neighborhood in Figueres, Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona, Barcelona
- Rueda, S. (2018): Superblocks for the design of new cities and renovation of existing ones. Barcelona's case. In M. Nieuwenhuijsen & H. Khreis (Hrsg.), Integrating human health into urban and transport planning. Cham: Springer International Publishing. S.135-155.
- Schick, P. (1998): Auswirkungen von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auf die Lärmbelastung. Innsbruck - Leopold-Franzens-Universität Innsbruck, Diplomarbeit
- Schwab, A. (2008): Mischflächen: „Shared Space“ und „Begegnungszonen“, In: Mobilologisch! : Ökologie, Politik, Bewegung, Berlin : Umkehr e.V. Volume 29-2 S. 42-46 auch im Internet: <http://www.strassen-fuer-alle.de/vergleich/41-verkehrsberuhigungstypen/vergleich/114-mischflaechen-shared-space-begegnungszonen.html> (letzter Aufruf 11.03.2020)
- Stabenow, W. / Isterling, U. (1989): Straßenraumgestaltung und Verkehrsberuhigung in Hamburg. Hamburg, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
- stadtrad.hamburg (o.J): Rad finden. Abgerufen unter: <https://stadtrad.hamburg.de/de/rad-finden> (letzter Aufruf 20.03.2020)
- Statistikamt Nord (2018): Bevölkerung. Abgerufen unter: <https://www.statistik-nord.de/zahlen-fakten/bevoelkerung/> (letzter Aufruf 20.03.2020)
- Statistikamt Nord (2019): Transport & Verkehr. Abgerufen unter: <https://www.statistik-nord.de/zahlen-fakten/transport-verkehr/> (letzter Aufruf 13.03.2020)
- Statistikamt Nord (o.J): Meine Region. Regionaldaten für Höhe-

10. Verzeichnisse

luft-Ost. Abgerufen unter: <http://region.statistik-nord.de/detail/11100000000000000000/2/1718/227720/> (letzter Aufruf 14.03.2020)

Thomas, C. (2008): Chambéry – Wiege der Begegnungszone, In: Bulletin Fussverkehr, Ausgabe 4-2008 S.2-4 Verein Fussverkehr Schweiz, Zürich 2008 https://fussverkehr.ch/fileadmin/redaktion/bulletin/bulletin_2008_4.pdf (letzter Aufruf 11.03.2020)

Umweltbundesamt (2019): Mobilität privater Haushalte. Aufgerufen unter: <https://www.umweltbundesamt.de/daten/private-haushalte-konsum/mobilitaet-privater-haushalte#verkehrsaufwand-im-personentransport> (letzter Aufruf 13.03.2020)

UN Statistics Division (2015): Population of capital cities of 100.000 or more inhabitants: latest available year, 1996-2015. Abgerufen unter: <https://unstats.un.org/unsd/demographic-social/products/dyb/documents/dyb2015/table08.pdf> (letzter Aufruf 11.03.2020)

wetter.de (2020) [1]: Klima für Hamburg. Abgerufen unter: <https://www.wetter.de/klima/europa/deutschland/hamburg-s101470.html> (letzter Aufruf 13.03.2020)

wetter.de (2020) [2]: Klima für Barcelona. Abgerufen unter: <https://www.wetter.de/klima/europa/spanien/barcelona-s99000102.html> (letzter Aufruf 13.03.2020)

22@Barcelona (o.J.) [2]: Scale of the Project. Abgerufen unter: <https://web.archive.org/web/20160318010329/http://www.22barcelona.com/content/blogcategory/30/392/lang,en/> (letzter Aufruf 02.03.2020)

22@Barcelona (o.J.) [1]: Objective. Abgerufen unter: <https://web.archive.org/web/20160318065948/http://www.22barcelona.com/content/blogcategory/27/391/lang,en/> (letzter Aufruf 02.03.2020)

10. Verzeichnisse

10.4 Abbildungsverzeichnis

Titelfoto des Umschlags: Superblock Sant Antoni, Eigene Aufnahme

Abbildung 8: Eigene Darstellung auf Grundlage von Centre de Cultura Contemporània de Barcelona (o.J.): Panel 2, Verortung der Verkehrszählung im Superblock von Poblenou. Abgerufen unter: <https://www.publicspace.org/documents/220568/1048398/31524p02.pdf/8fb9b0eb-9170-5082-661a-92ec40a60f26?version=1.0> (letzter Aufruf 20.03.2020)

Abbildung 31: Haltestellen-Umverlegung, Cárdenas, F. (o.J.) A new model of mobility and public space in Barcelona, based on Superblocks, Präsentation, Barcelona, 2019

Abbildung 32: Neue Verkehrsführung im Superblock, Cárdenas, F. (o.J.) A new model of mobility and public space in Barcelona, based on Superblocks, Präsentation, Barcelona, 2019

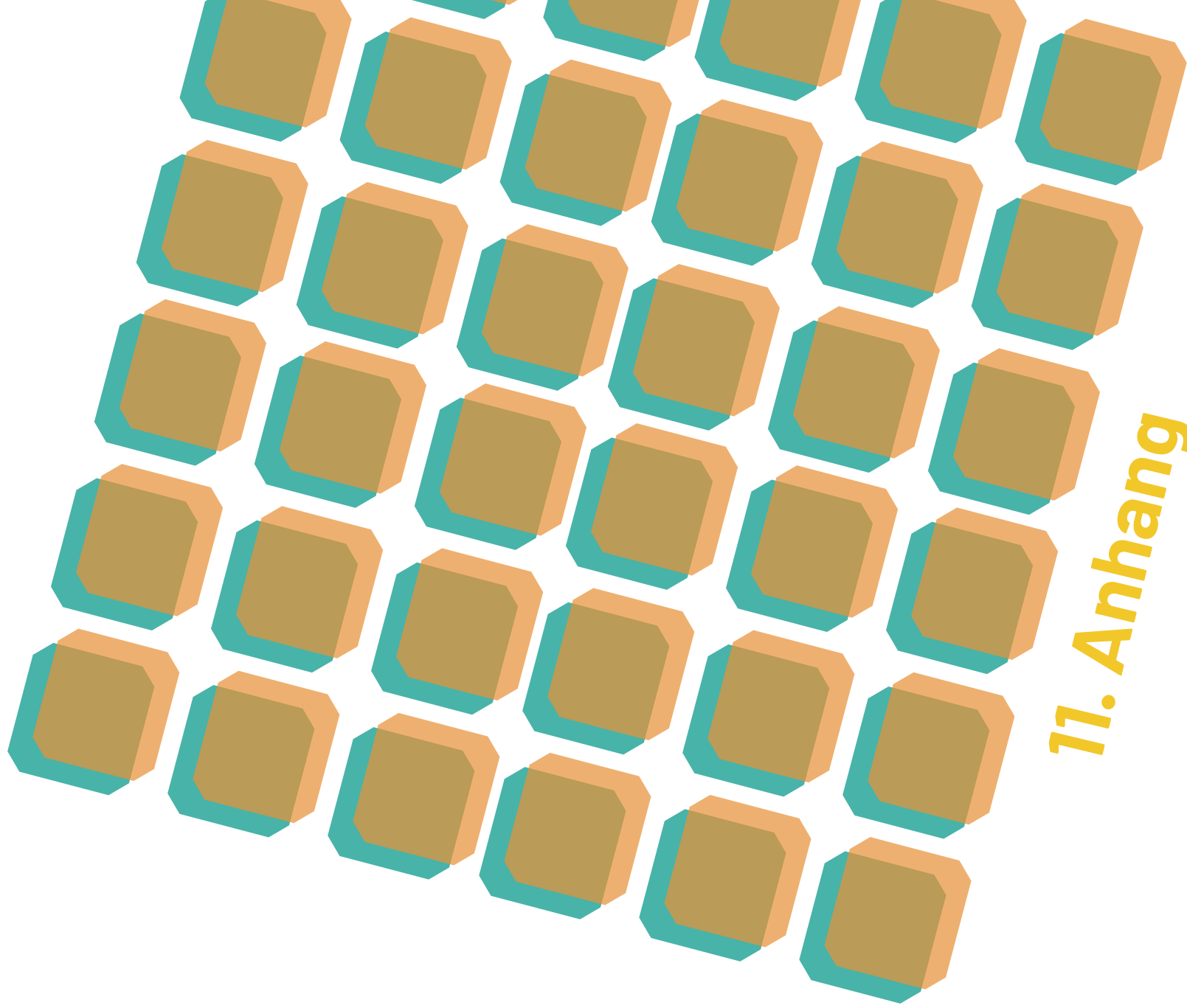
Abbildung 33: Hauptstraßen-Knotenpunkte, Cárdenas, F. (o.J.) A new model of mobility and public space in Barcelona, based on Superblocks, Präsentation, Barcelona, 2019

Abbildung 34: Entlastete Knotenpunkte, Cárdenas, F. (o.J.) A new model of mobility and public space in Barcelona, based on Superblocks, Präsentation, Barcelona, 2019

Abbildungen 50-52: Ajuntament de Barcelona (2017) [3]: 2a Reunió de treball per a l'àmbit de superilles de Sant Antoni GRUP IMPULSOR. Abgerufen unter: https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/sites/default/files/02-STA-PLA_D_AC-CIO-05_04_2017_.pdf (letzter Aufruf: 07.03.2020)

Abbildung 53: Garcia, S. (2006), Mercat Sant Antoni. Abgerufen unter: <https://www.skyscrapercity.com/threads/barcelona-projects-construction.358214/> (letzter Aufruf: 29.03.2020)

Abbildung 63: Bilderbuch Hamburg (o.J.) Historischer Rödingsmarkt. Abgerufen unter: http://www.bilderbuch-hamburg.de/Fotos/altstadt_r%C3%B6dingsmarkt_postkarte_historisch_176281 (16.03.2020)



11. Anhang

11. Anhang

11.1 Anlagenverzeichnis

1. Auswertungstabelle der Verkehrszählung
2. Grafiken der Verkehrszählung
3. Liste der Expert*inneninterviews
4. Leitfaden der Expert*inneninterviews
5. Leitfaden der schriftlichen Expert*inneninterviews
6. Leitfaden der Straßenbefragungen
7. Vergleichstabelle über Kennzahlen zur Stegreif-Standortauswahl

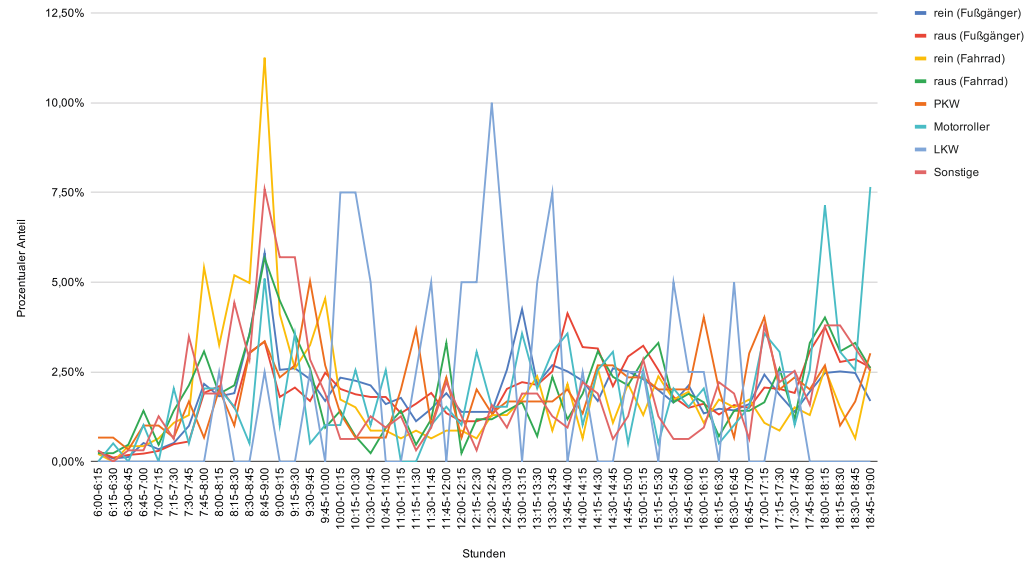
Interviewtranskripte können auf Anfrage bereitgestellt werden

1. Auswertungstabelle der Verkehrszählung - Am Beispiel von QS1, 6:00-10:00 Uhr

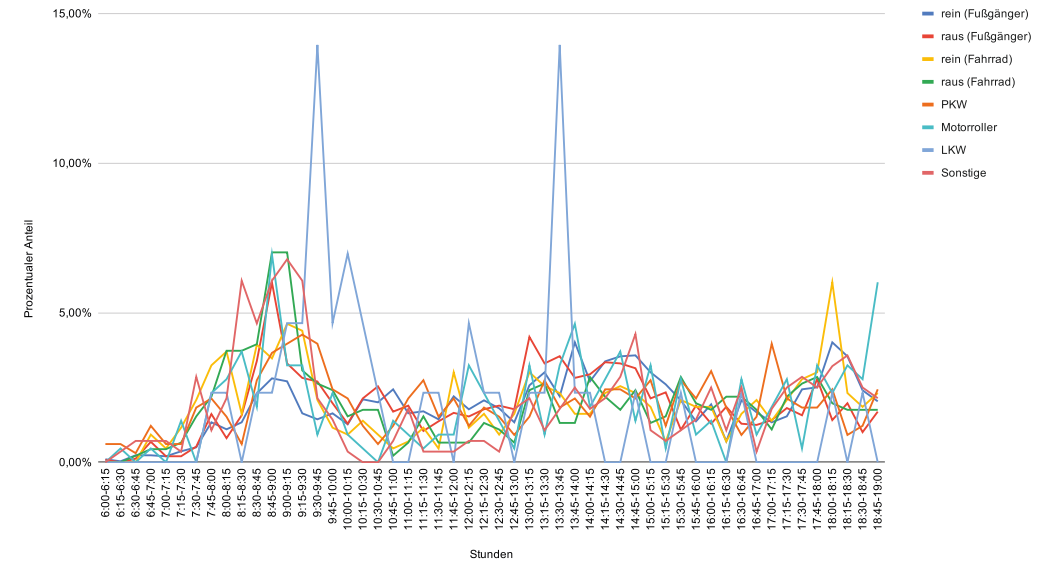
QS SB KR SP 1	Verkehrsmittel								Anmerkungen
	Fußgänger		Fahrrad		PKW	Motorrad	LKW	Sonstige	
Zeit	Richtung 1	Richtung 2	Richtung 1	Richtung 2	Richtung 1	Richtung 1	Richtung 1	Richtung 1	
6:00-6:15									
6:15-6:30									
6:30-6:45									
6:45-7:00									
7:00-7:15									
7:15-7:30									
7:30-7:45									
7:45-8:00									
8:00-8:15									
8:15-8:30									
8:30-8:45									
8:45-9:00									
9:00-9:15									
9:15-9:30									
9:30-9:45									
9:45-10:00									

2. Grafiken der Verkehrszählung

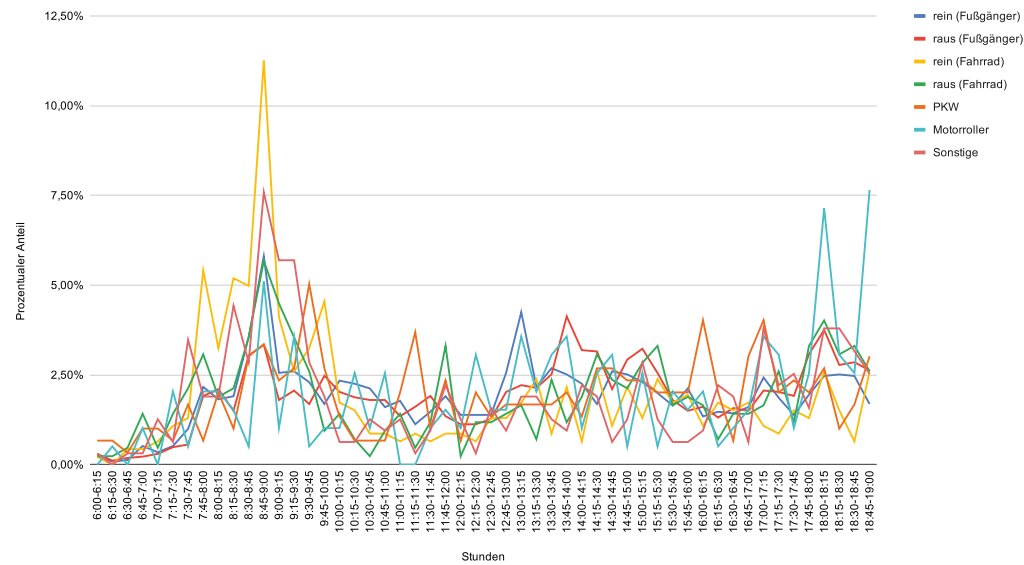
Tagesganglinien QS1 Modal Split (Mit LKW)



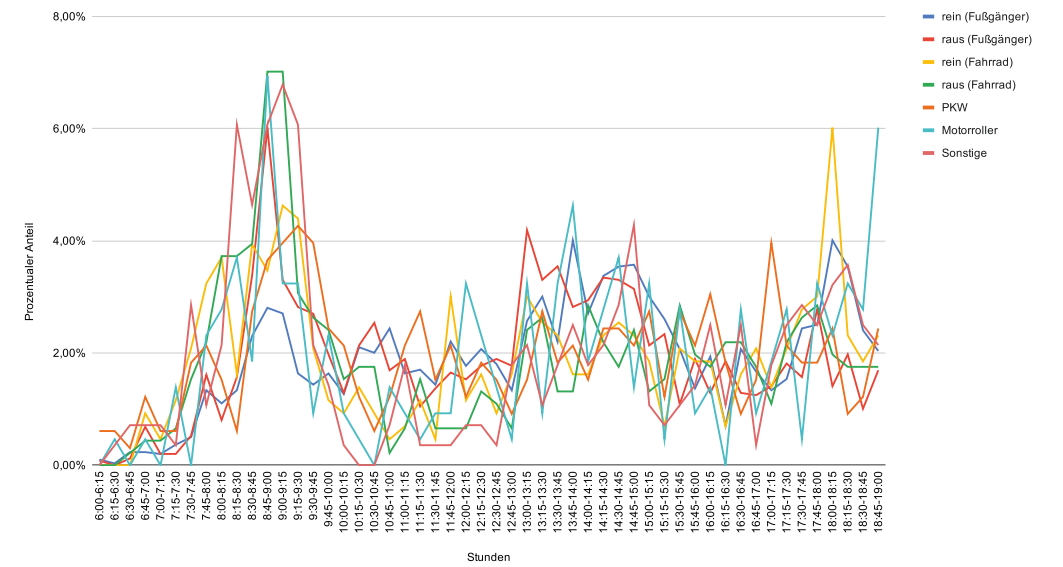
Tagesganglinien QS2 Modal Split (mit LKW)



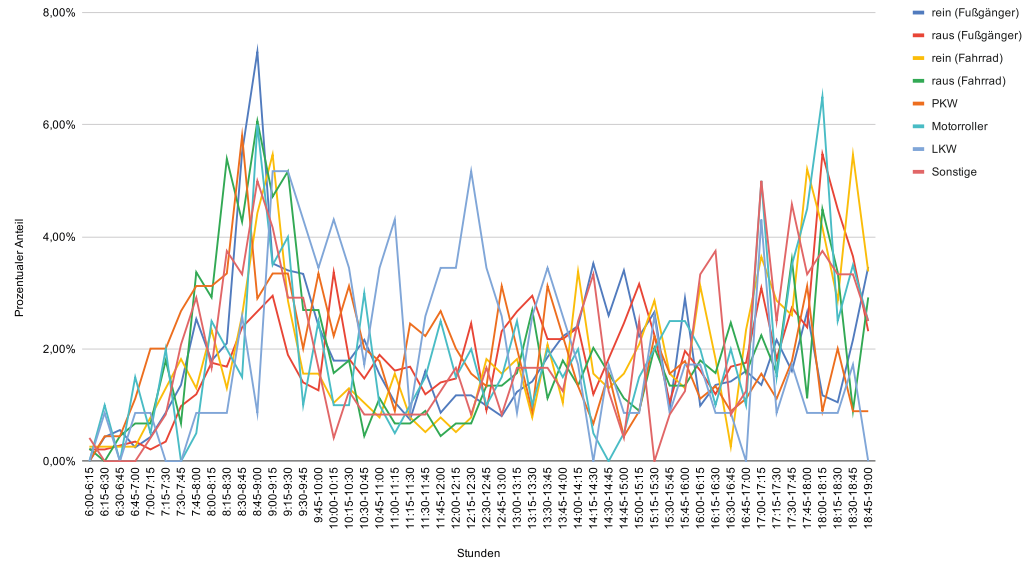
Tagesganglinien QS1 Modal Split (Ohne LKW)



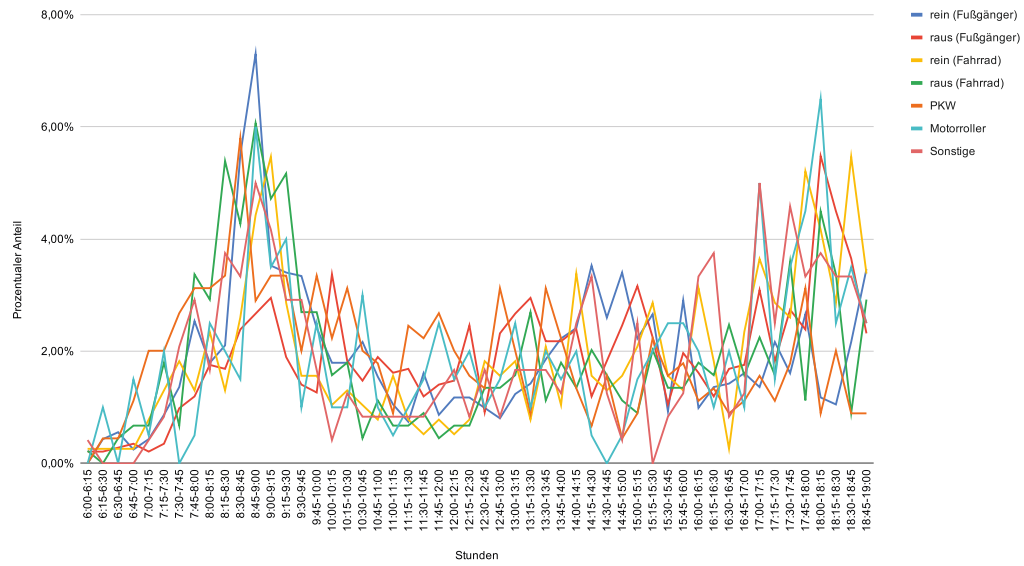
Tagesganglinien QS2 Modal Split (Ohne LKW)



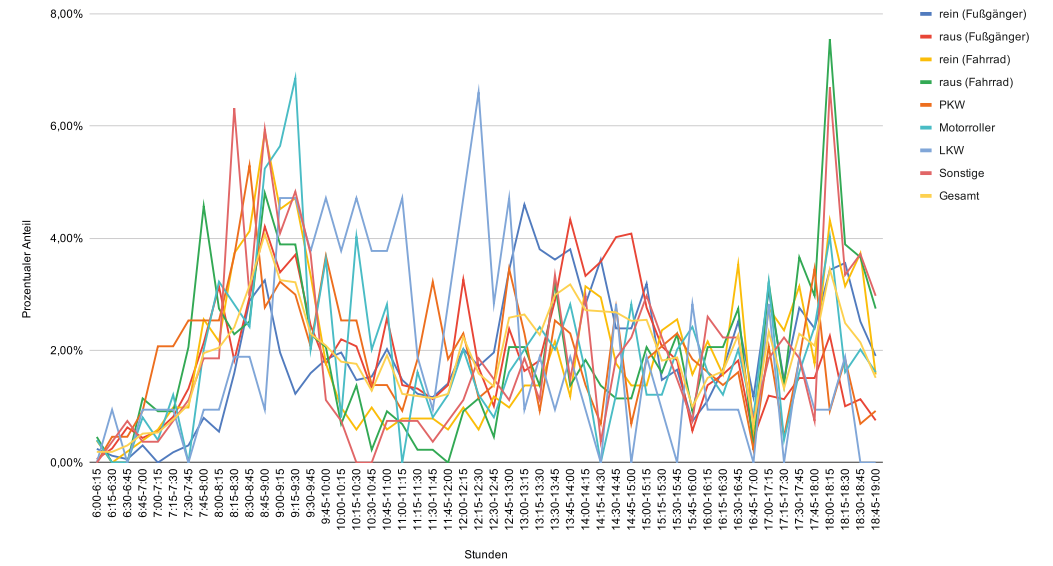
Tagesganglinien QS3 Modal Split (mit LKW)



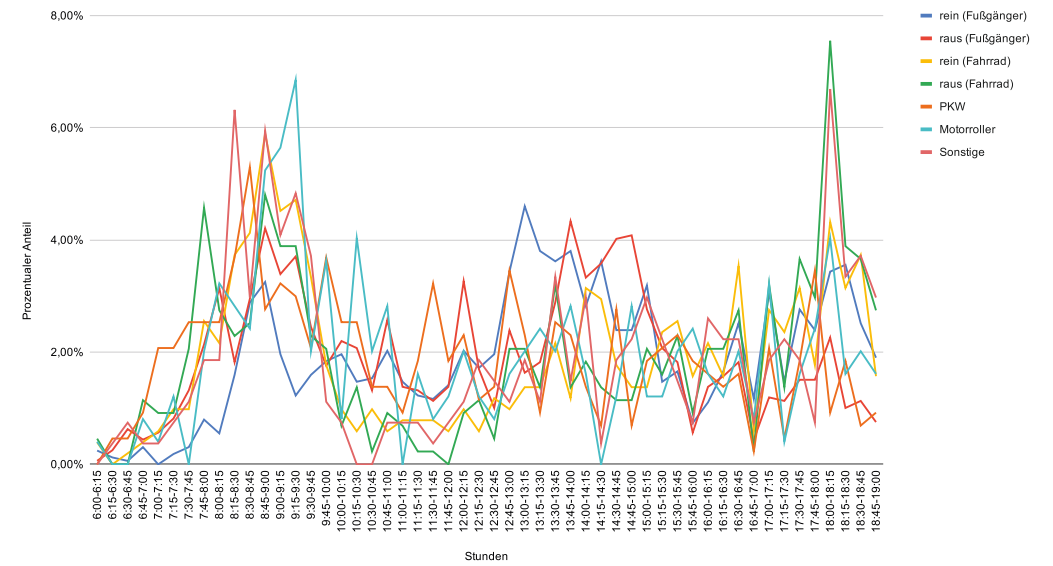
Tagesganglinien QS3 Modal Split (Ohne LKW)



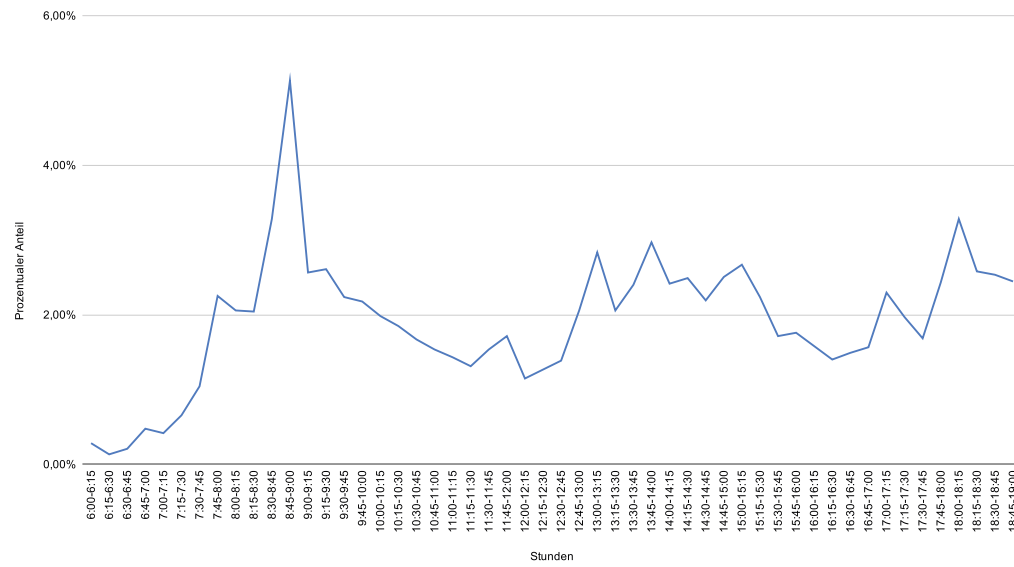
Tagesganglinien QS4 Modal Split (mit LKW)



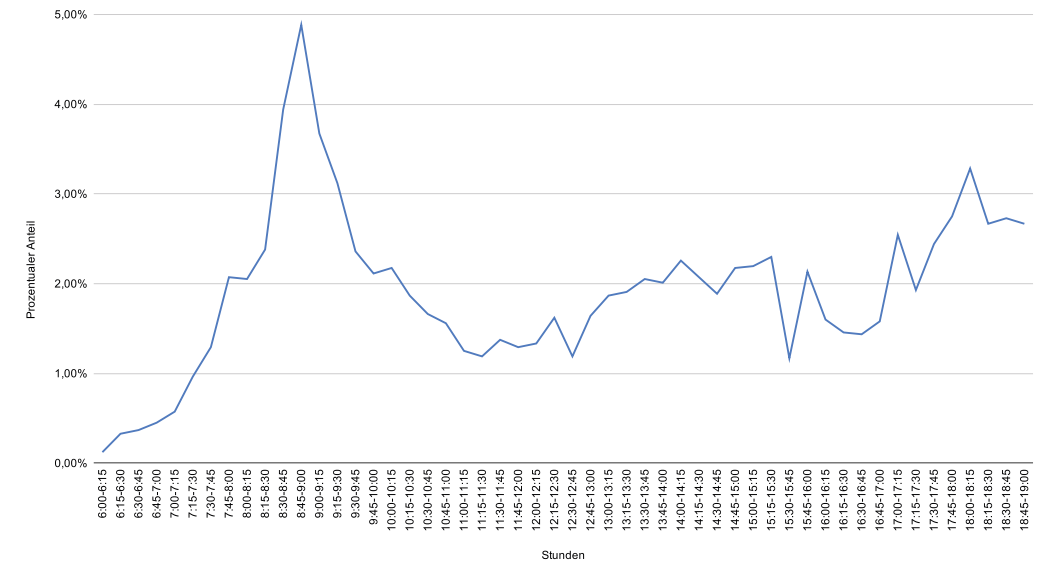
Tagesganglinien QS4 Modal Split (Ohne LKW)



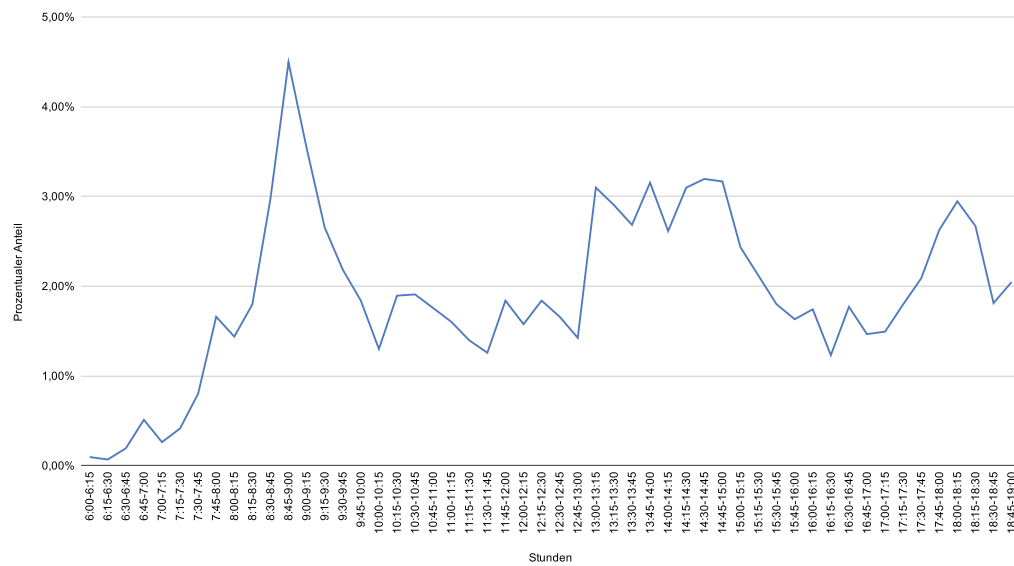
Tagesganglinien QS1 Alle Verkehrsmittel



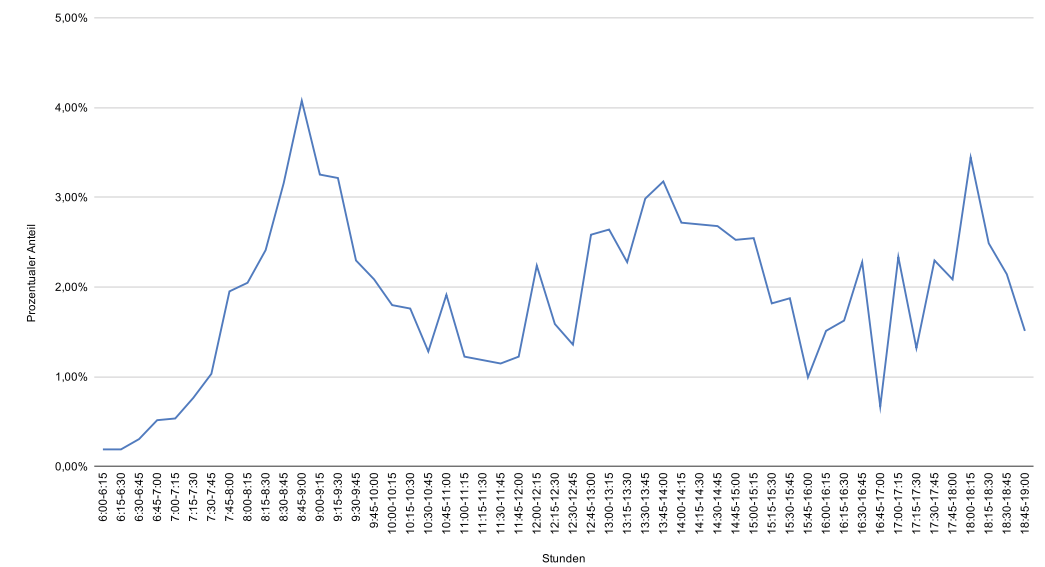
Tagesganglinien QS3 Alle Verkehrsmittel



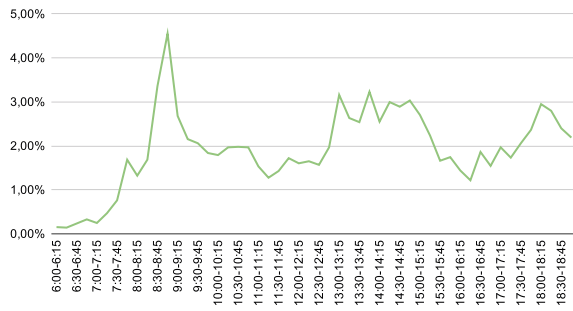
Tagesganglinien QS2 Alle Verkehrsmittel



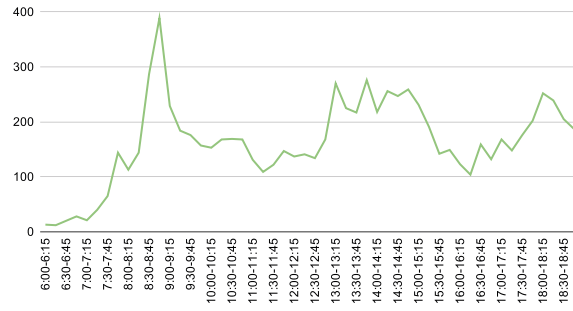
Tagesganglinien QS4 Alle Verkehrsmittel



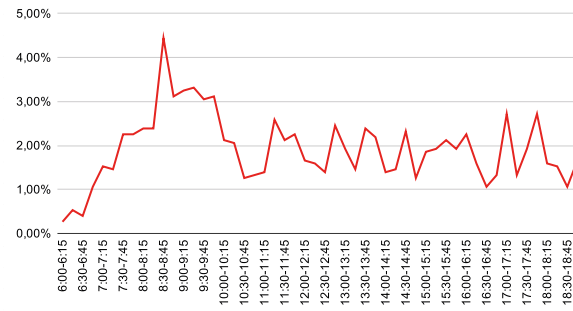
Tagesganglinie Alle QS Fußgänger Rein



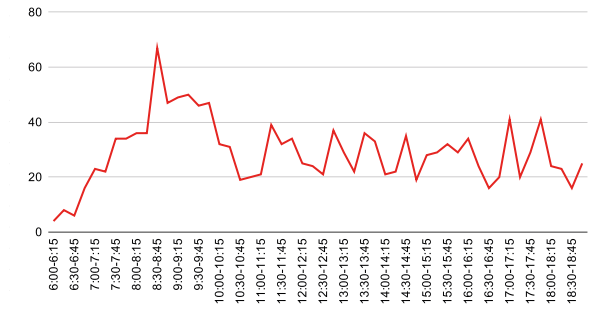
Absolute Bewegungen Alle QS Fußgänger Rein



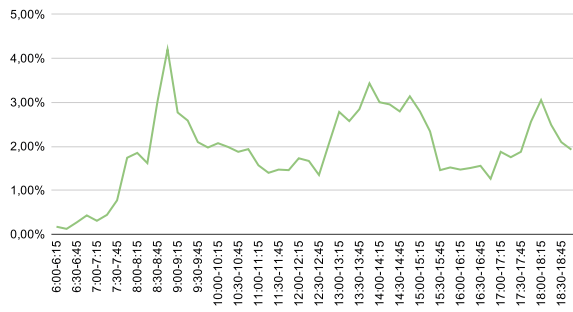
Tagesganglinie Alle QS PKW



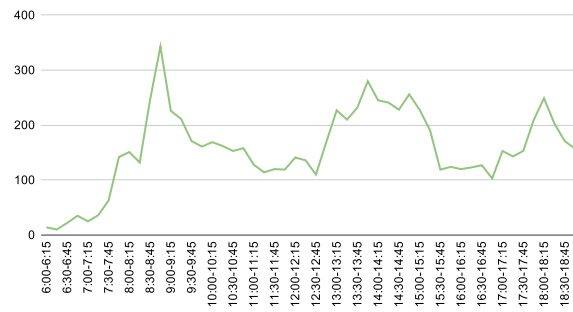
Absolute Bewegungen Alle QS PKW



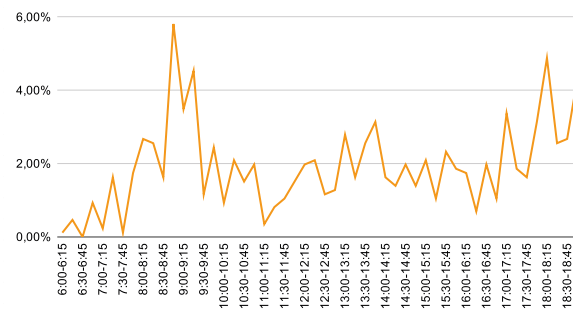
Tagesganglinie Alle QS Fußgänger Raus



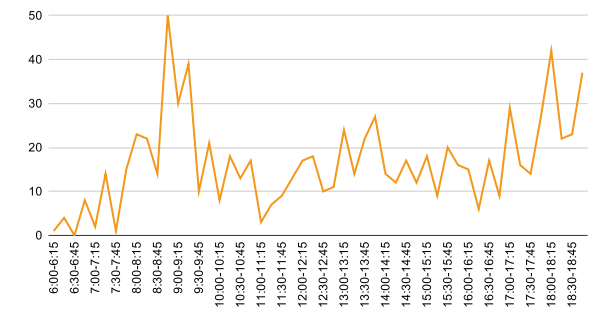
Absolute Bewegungen Alle QS Fußgänger Raus



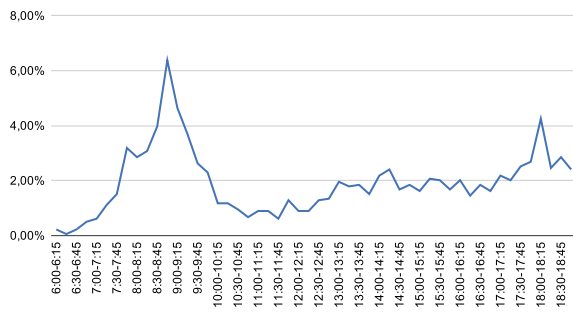
Tagesganglinie Alle QS Motorroller



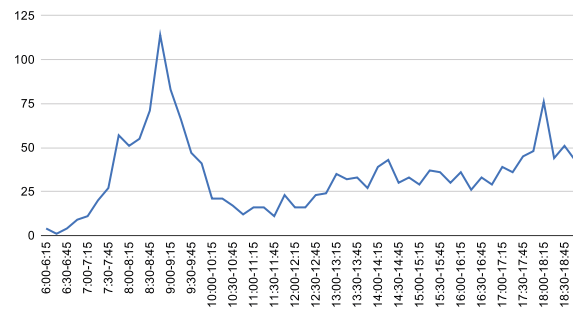
Absolute Bewegungen QS Alle Motorroller



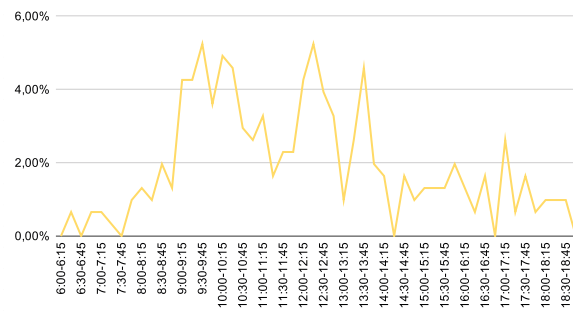
Tagesganglinien alle QS Fahrrad rein



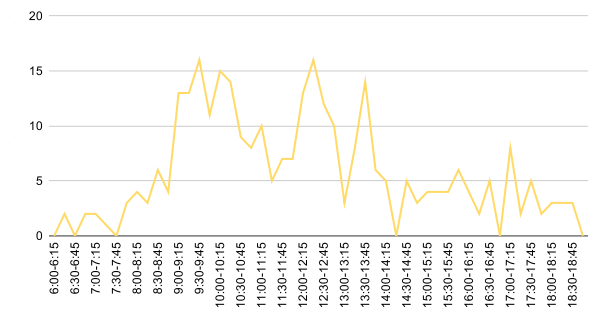
Absolute Bewegungen Alle QS Fahrrad Rein



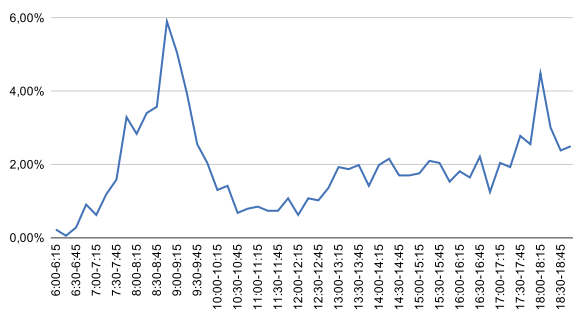
Tagesganglinie Alle QS LKW



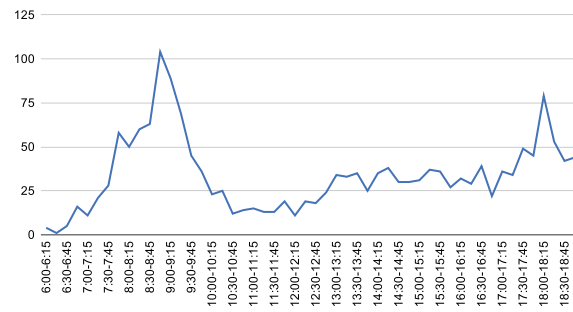
Absolute Bewegungen Alle QS LKW



Tagesganglinie Alle QS Fahrrad Raus



Absolute Bewegungen Alle QS Fahrrad Raus



Tagesganglinie Alle QS Sonstige Verkehrsmittel (Überwiegend E-Scooter)



Absolute Bewegungen Alle QS Sonstigen Verkehrsmittel (Überwiegend E-Scooter)



3. Liste der Expert*inneninterviews

Barcelona

Cardenás, Francisco (Head of Planning bei BCNecologia): 26.11.2019. 1:31:00h.
Interviewer*innen: David Ehrenreich, Eike Hauschild, Leonard Kunzmann

Charlier, Marike (Anwohner*in Poblenou): 27.11.2019. 0:20:08h.
Interviewer*innen: Eike Hauschild

Dominguez Puig, Carlos (VAIC Mobility): 27.11.2019. 1:14:00h.
Interviewer*innen: Kalle Broszeit, Pia Groß

Kappert, Patrick, Belloso, Juan Carlos und Angel, Martin (Vertreter*innen des Collectiu Superilla Poblenou): 24.11.2019. 1:14:53h.
Interviewer*innen: Eike Hauschild, Leonard Kunzmann, Sönke Pless

Müller, Natalie (Forschungsinstitut ISGlobal): 27.11.2019. 0:51:48h.
Interviewer*innen: David Ehrenreich, Pia Groß

Ojeda, Maria (BiciHub): 26.11.2019. 0:59:58h.
Interviewer*innen: Kalle Broszeit, Pia Groß, Sönke Pless

Oliva, Antoni (CEO 22@Network): 28.11.2019. 0:36:33h.
Interviewer*innen: Eike Hauschild, Leonard Kunzmann, Sönke Pless

Sala, Pep (Präsident der Nachbarschaftsvereinigung von Sant Antoni): 25.11.2019. 1:23:25h. Interviewer*innen: Kalle Broszeit, David Ehrenreich, Pia Groß

Hamburg

Bill, Martin (verkehrspolitischer Sprecher der Grünen): 16.01.2020. 0:18:54h. Interviewer*innen: Kalle Broszeit, Pia Groß, Sönke Pless

Deye, Jens; Reipschläger, Bernd (Verkehrspolitik ADFC): 17.01.2020. 1:22:00h.
Interviewer*innen: Eike Hauschild, Leonard Kunzmann

Diesener, Sönke (NABU Hamburg): 17.01.2020. 0:18:15h.
Interviewer*innen: Eike Hauschild, Sönke Pless

4. Leitfaden der Expert*inneninterviews

Interviewleitfaden

Datum: __. __. __ Uhrzeit: __: __	
Interviewer*innen:	Interviewpartner*in:
Verantwortlich für die Aufnahme:	E-Mail:
Adresse/Ort:	Telefon:

Thema	✓
1. Intro <ul style="list-style-type: none"> 1.1. Vorstellung P3 1.2. Sind Sie damit einverstanden, dass wir das Interview per Tonaufnahme aufzeichnen? 1.3. Was ist/war Ihre Rolle im Projekt? Was waren Ihre Aufgaben, wobei haben Sie mitgewirkt? 	
2. Planungsprozess <ul style="list-style-type: none"> 2.1. Können Sie einmal grob das Konzept und den Planungs-/Durchführungsprozess des Superilla-Projektes beschreiben/einordnen? 2.2. Beschreiben Sie bitte das Partizipationskonzept/-strategie, Prozess, Formate 2.3. Wurden konkrete Ideen der Bewohner*innen aus den Veranstaltungen übernommen? Wenn ja, welche? 2.4. Wie wird/wurde mit Kritik und Konflikten umgegangen und welche Kritik- und Konfliktpunkte sind am polarisierendsten? 	
3. Governance <ul style="list-style-type: none"> 3.1. Wer waren aus Ihrer Sicht für das Projekt wichtige/zentrale Akteure/Organisationen/Strukturen? 3.2. Wie haben Sie deren Handeln erlebt? <ul style="list-style-type: none"> 3.2.1. Wie haben die Organisationen untereinander zusammengewirkt? In welchem Verhältnis stehen die Organisationen zueinander? 	

<p>3.2.2. Wie wurde sich Wissen angeeignet/akquiriert? Wie fand der Wissenstransfer zum Projekt/die Wissenssicherung nach dem Projekt statt?</p> <p>3.3. Wie stellte sich der Zusammenhang zwischen finanzieller Involvierung und Entscheidungsprozessen dar?</p> <p>3.4. Wurden Förderungen in Anspruch genommen? Wenn ja: von wem/an wen?</p>	
<p>4. Verhältnis Stadtentwicklung/Nachhaltigkeit</p> <p>4.1. In welchem Verhältnis stehen die Superilles zur Stadtentwicklung insgesamt?</p> <p>4.2. Welche Impulse der Superrilles bewerten/erwarten Sie als besonders nachhaltig/positiv?</p> <p>4.2.1. Inwiefern sind diese schon spürbar/nachweisbar?</p> <p>4.3. Welche Auswirkungen der Superrilles bewerten/erwarten Sie eher negativ?</p> <p>4.4. Haben die Superilles Ihrer Erfahrung nach Auswirkungen auf die Gesundheit der Bewohner*innen? Hatten die Blöcke vorher Auswirkungen auf die Gesundheit? → Studie Natalie Müller</p> <p>4.5. Wie bewerten Sie das Problem der Gentrifizierung? Was sind mögliche Umgangsweisen damit?</p>	
<p>5. Umsetzung</p> <p>5.1. Halten Sie die Superilles auch in anderen Städten ohne ein Rasterlayout der Stadt für realisierbar; sind Superilles vom Raster abhängig?</p> <p>5.2. Warum Superilla da und nicht woanders? Was sind Faktoren für die räumliche Festsetzung eines Superblocks?</p> <p>5.3. Gibt es einen Maßnahmenkatalog für die Umsetzung der Superilles?</p>	
<p>6. Abschluss</p> <p>6.1. Können wir Sie bei eventuell auftretenden Nachfragen telefonisch oder per Mail kontaktieren?</p> <p>6.2. Haben Sie noch andere Kontakte, die thematisch relevant sind (und evtl. kurzfristig erreichbar)</p> <p>6.3. Abschluss und Danksagungen/Lobpreisungen/Preisverleihung als bester Interviewpartner*in</p>	

Interview Guideline

Date: __. __. __ Time: __: __	
Interviewer:	Interviewee:
Responsible for the recording:	E-Mail:
Address/Location:	Phone:

Thema	✓
<p>7. Intro</p> <p>7.1. Introduction P3 Project</p> <p>7.2. Do you agree on recording this interview?</p> <p>7.3. What is/was your role in the project? What were your tasks and what did you contribute to?</p>	
<p>8. Planning process</p> <p>8.1. Can you roughly describe/classify the concept and the planning/implementation process of the Superilla project?</p> <p>8.2. Please describe the participation concept/strategy, process, formats, etc.</p> <p>8.3. Were the residents' own ideas at participation events taken into account? If so, which ones?</p> <p>8.4. How has criticism and conflict been dealt with and which points of criticism and conflict were the most polarising?</p>	
<p>9. Governance</p> <p>9.1. In your opinion, who were the important/central players/organisations/institutions for the project?</p> <p>9.2. How did you experience their actions?</p> <p>9.2.1. How did the organisations interact with each other? What is the interrelation between the organisations?</p> <p>9.2.2. How was knowledge acquired? How did knowledge transfer take place in and after the project?</p> <p>9.3. What was the connection between financial involvement and the decision-making processes?</p>	

5. Leitfaden der schriftlichen Expert*inneninterviews

9.4.	Were (public) grants taken up? If so, by whom/to whom?	
10.	Urban development/sustainability ratio	
10.1.	How do the superrilles relate to urban development as a whole?	
10.2.	Which impulses of the superrilles do you rate/expect to be particularly sustainable?	
10.2.1.	To what extent are these already noticeable/provable?	
10.3.	Which effects of the superrilles do you rate or expect as negative?	
10.3.1.	To what extent are these already noticeable/provable?	
10.4.	In your experience, do the superilles have any effects on the health of the residents? Did the blocks previously have an effect on health? → Study Natalie Müller	
10.5.	How do you perceive the problem of gentrification? Are there possible ways to deal with it?	
11.	Implementation	
11.1.	Do you think the superilles can also be implemented in another city without the barcelonian grid layout; are superilles dependent on the grid?	
11.2.	Why Superillas there and not elsewhere? What are the determinants for the spatial positioning of a Super Block?	
11.3.	Is there a catalogue of actions for the implementation of the Superilles?	
12.	Conclusion	
12.1.	In case we have any further questions, may we contact you by phone or e-mail?	
12.2.	Do you have other contacts that are topically relevant (and may be available at short notice)?	
12.3.	Conclusion and Acknowledgements/Word of Praise/Award Ceremony as Best Interviewee	

Projekt SUPERBOCK AUF SUPERBLOCK

Im Rahmen eines Forschungsprojekts zur Verkehrsberuhigung beschäftigen wir - Studierende der Hafencity Universität Hamburg - uns mit den Superblocks in Barcelona. Besonderes Interesse haben wir dabei an dem Planungsprozess, der Partizipation und der möglichen Übertragbarkeit auf andere Städte mit anderen Strukturen hinsichtlich der Straßenführung. Sie erscheinen uns als ein wertvoller Interviewpartner, da Sie durch Ihre Position im Markt von Sant Antoni wichtige Einblicke in das Viertel haben und der Markt sowohl ein zentraler Ort Sant Antonis als auch des Superblocks ist.

1. Allgemeines

1.1. Was ist/war Ihre Rolle im Projekt? Was waren Ihre Aufgaben und wobei konkret haben Sie mitgewirkt?

2. Planungsprozess

2.1. Können Sie einmal grob das Konzept und den Planungs- und den Durchführungsprozess des Superblock-Projektes beschreiben?

2.2. Welche Formate der Partizipation gab es und für wen waren diese zugänglich?

2.3. Wurden konkrete Ideen der Teilnehmer*innen aus den Veranstaltungen übernommen? Wenn ja, welche?

2.4. Wie wird/wurde mit Kritik und Konflikten umgegangen und welche Kritik- und Konfliktpunkte sind am polarisierendsten?

3. Governance

3.1. Wer waren aus Ihrer Sicht für das Projekt wichtige und zentrale Akteure/Organisationen/Strukturen?

3.1.1. Wie haben Sie deren Handeln erlebt?

3.1.2. Wie haben die Organisationen untereinander zusammengewirkt?

3.2. Haben Sie Informationen über die Finanzierung des Projektes? wenn ja, weiter mit Frage 3.2.1. wenn nein, weiter mit Frage 4.

3.2.1. Wie stellte sich der Zusammenhang zwischen finanzieller Involvement und Entscheidungsprozessen dar?

3.2.2. Wurden finanzielle Förderungen in Anspruch genommen? Wenn ja: von wem/an wen?

**Projekt
SUPERBOCK AUF SUPERBLOCK**

4. Verhältnis Stadtentwicklung/Nachhaltigkeit
 - 4.1. In welchem Verhältnis stehen die Superblocks zur Entwicklung von/in Sant Antoni insgesamt?
 - 4.2. Welche Impulse der Superblocks bewerten/erwarten Sie als besonders nachhaltig/positiv?
 - 4.2.1. Inwiefern sind diese schon spürbar/nachweisbar?
 - 4.3. Welche Auswirkungen der Superblocks bewerten/erwarten Sie eher negativ?
 - 4.3.1. Inwiefern sind diese schon spürbar/nachweisbar?
 - 4.4. Haben die Superblocks Ihrer Erfahrung nach Auswirkungen auf die Gesundheit der Bewohner*innen?
 - 4.5. Wie bewerten Sie die Gefahr der Gentrifizierung? Was sind mögliche Umgangsweisen damit?
5. Sant Antoni Markt
 - 5.1. Hat sich die Zahl der Kunden seit der Implementierung des Superblocks verändert? Wenn ja, wie?
 - 5.2. Hat sich der Umsatz im Markt verändert? Wenn ja, wie?
 - 5.3. Haben Sie durch den Superblock Probleme bei der Anlieferung der Waren oder der Entsorgung von Abfällen?
 - 5.4. Hat sich Ihrer Ansicht nach das Klientel des Marktes verändert? Wenn ja, inwiefern?
 - 5.5. Wie bewerten Sie den Einfluss des Superblocks auf den Markt von Sant Antoni?
6. Umsetzung
 - 6.1. Halten Sie die Superblocks auch in anderen Städten ohne ein Rasterlayout der Stadt für realisierbar? Sind Superblocks vom Raster abhängig?
 - 6.2. Was sind Faktoren für die räumliche Festsetzung eines Superblocks in Sant Antoni?
 - 6.3. Haben Sie Vorschläge für Interventionen, die den Superblock Ihrer Meinung nach verbessern würden?
 - 6.4. Wie bewerten Sie persönlich die Superblocks generell und den Superblock in Sant Antoni?

Vielen Dank, dass Sie sich die Zeit für die Beantwortung unserer Fragen genommen haben.

Kalle Broszeit, David Ehrenreich, Pia Groß, Eike Hauschild, Leonard Kunzmann, Sönke Pleß

**Projekt
SUPERBOCK AUF SUPERBLOCK**

Como parte de un proyecto de investigación sobre la reducción del tráfico, nosotros, los estudiantes de la Universidad HafenCity de Hamburgo, estamos trabajando en los Superillas de Barcelona. Estamos particularmente interesados en el proceso de planificación, participación y posible transferencia a otras ciudades con diferentes estructuras viales. Usted nos parece un valioso interlocutor, ya que su posición en el mercado de Sant Antoni le da una visión importante del barrio y el mercado es a la vez un lugar céntrico de Sant Antoni y de la Superilla.

1. Información general
 - 1.1. ¿Cuál es/fue su papel en el proyecto? ¿Cuáles fueron sus tareas y en qué contribuyó?
2. Proceso de planificación
 - 2.1. ¿Puede dar una descripción aproximada del concepto y del proceso de planificación e implementación del proyecto Superblock?
 - 2.2. ¿Qué formatos de participación existían y para quién eran accesibles?
 - 2.3. ¿Se tomaron las ideas concretas de los participantes de los eventos? Si es así, ¿cuáles?
 - 2.4. ¿Cómo se trató la crítica y el conflicto y qué puntos de crítica y conflicto son los más polarizantes?
3. Gobernanza
 - 3.1. ¿Quiénes eran, en su opinión, los actores / organizaciones / estructuras centrales e importantes para el proyecto?
 - 3.1.1. ¿Cómo experimentó sus acciones?
 - 3.1.2. ¿Cómo interactuaron las organizaciones entre sí?
 - 3.2. ¿Dispone de información sobre la financiación del proyecto? En caso afirmativo, continúe con la pregunta 3.2.1. si no, continúe con la pregunta 4.
 - 3.2.1. ¿Cuál era la relación entre la participación financiera y los procesos de toma de decisiones?
 - 3.2.2. ¿Se utilizaron subsidios financieros? Si es así, ¿por quién o a quién?

Kalle Broszeit, David Ehrenreich, Pia Groß, Eike Hauschild, Leonard Kunzmann, Sönke Pleß

**Projekt
SUPERBOCK AUF SUPERBLOCK**

4. Relación desarrollo urbano/sostenibilidad
 - 4.1. ¿Cómo se relacionan los Superillas con el desarrollo de Sant Antoni en su conjunto?
 - 4.2. ¿Qué impulsos de los Superillas califica/espera que sean particularmente sostenibles/positivos?
 - 4.2.1. ¿Hasta qué punto son ya perceptibles o probables?
 - 4.3. ¿Qué efectos de los Superillas califica o espera que sean negativos?
 - 4.3.1. ¿Hasta qué punto son ya perceptibles/detectables?
 - 4.4. Según su experiencia, ¿tienen los Superillas algún efecto en la salud de los residentes*?
 - 4.5. ¿Cómo evalúa el riesgo de aburguesamiento? ¿Cuáles son las posibles formas de abordarlo?
5. Mercado de Sant Antoni
 - 5.1. ¿Ha cambiado el número de clientes desde la implementación del Superilla? Si es así, ¿cómo?
 - 5.2. ¿Han cambiado las ventas en el mercado? Si es así, ¿cómo?
 - 5.3. ¿Tiene problemas con la entrega de mercancías o la eliminación de residuos debido al Superilla?
 - 5.4. ¿Cree que la clientela del mercado ha cambiado? En caso afirmativo, ¿hasta qué punto?
 - 5.5. ¿Cómo valora el impacto de la Superilla en el mercado de Sant Antoni?
6. Implementación
 - 6.1. ¿Cree que los Superillas son factibles en otras ciudades sin un diseño en cuadrícula de la ciudad? ¿Los superbloques dependen de la red?
 - 6.2. ¿Cuáles son los factores que determinan la ubicación espacial de un Superilla en Sant Antoni?
 - 6.3. ¿Tiene alguna sugerencia para intervenciones que crea que podrían mejorar el superbloque?
 - 6.4. ¿Cómo valora personalmente a los Superblocks en general y al Superilla de Sant Antoni?

Gracias por tomarse el tiempo para responder a nuestras preguntas.

Kalle Broszeit, David Ehrenreich, Pia Groß, Eike Hauschild, Leonard Kunzmann, Sönke Pleß

6. Leitfaden der Straßenbefragung

Straßenbefragung

Do you speak english?

1. Wo kommen Sie her, wo wollen Sie hin? *Where are you going?*
2. Wohnen Sie in diesem Superblock? Seit wann? (**Wenn nein, weiter mit Frage 3.**)
Are you a local? Do you live in the area? If so, for how long have you lived here? Do you know the Superilla-concept?
 - a. Wenn ja, wie bewerten Sie die Veränderung? *How do you experience the Superilla-concept? How do you evaluate the change coming with it?*
 - b. Wie bewerten Sie die Wohnqualität? (**Weiter mit Frage 4**) *Rate the quality of housing in the area!*
3. Kennen Sie diesen Ort? Sind Sie öfters hier? *Are you familiar with this place?*
 - a. Wenn ja, kennen Sie das Konzept der Superilles, wie bewerten Sie dieses?
Do you know the Superilla-concept? How do you evaluate the change coming with it?
 - b. Wenn nein, wie sind Ihre ersten Eindrücke von diesem Ort? *What are your first impressions of this place?*
4. Nutzen Sie diesen Raum; wie finden Sie die hier umgesetzten Interventionen? Was genau nutzen Sie? *Do you stay here often? How do you rate the structural interventions at this location? What interventions are most appealing to you, e.g. these benches?*

7. Vergleichstabelle über Kennzahlen zur Stegreif-Standortauswahl

Stadtteile-Bevölkerung und Straßenflächen

Stadtteile mit Grünflächenanteilen komplett

00_stadteil	stadtteil	Einwohner	Haushalte	area_Km2	Einw_km2	Plkw_priv	plkw_pr_1000	PKW-Elekt	Straßenve	Straßen_l	area_stras_m2ar_street_ha	street_per	Einwohner pro ha
Hamburg_gesamt	1888373	1041724	747,5	2522	632322	335	2232		6623783	6623,7	35,1	25,22	
Hohefluh-West	Hohefluh-West	13438	9005	0,7	18676	269		9 177482,2626933	24,65962131269	17,74823	17,7	24,7	186,76
Eimsbüttel	Eimsbüttel	88196	39070	3,2	14602	1477	256	30 856671,4192729	26,59307111036	859671,4	85,7	26,6	180,42
Hohefluh-Ost	Hohefluh-Ost	9795	6349	0,6	17233	3071	313	6 141152,2926246	24,6932949686	141152,2	14,1	25	173,23
Sternschanze	Sternschanze	5895	5290	0,5	14760	1462	181	6 103907,4010556	18,10201432896	103907,4	10,4	19,1	147,6
Dulsberg	Dulsberg	17429	12045	1,2	14218	3870	222	5 302983,9574024	24,73782691940	302984	30,3	24,7	142,18
Ottensen	Ottensen	35565	21743	2,8	12731	9543	268	25 518768,6603821	18,56190378034	518768,6	51,9	18,6	127,31
Elbek	Elbek	22233	14607	1,8	12695	6295	283	5 378792,6429333	21,64802369962	378792	37,9	21,6	126,95
Barmbek-Süd	Barmbek-Süd	35438	24192	3,1	11462	9963	282	37 741021,6553388	23,95707951095	741021,7	74,1	23,9	114,62
Barmbek-Nord	Barmbek-Nord	41898	29250	3,5	10876	11131	296	24 828727,4663248	21,52533342408	82872,7	82,9	21,5	108,76
Altona-Alstادت	Altona-Alstادت	29305	18032	2,7	10782	226	29	29 631174,0108078	23,18457016038	631174	63,1	23,2	107,82
St. Pauli	St. Pauli	22436	15127	2,2	10005	4377	195	20 458508,8504708	20,44041386631	458508,9	45,9	20,4	100,05
Hamm	Hamm	38773	28215	3,9	9970	10190	283	24 857656,9488283	22,08112518755	857656,9	85,8	22,1	99,7
Borgfelde	Borgfelde	7696	4479	0,8	9364	1631	212	3 60509,4607429	7,381840178324	60509,46	60,5	7,9	93,64
Eppendorf	Eppendorf	24676	15607	2,7	9316	7896	316	25 517386,9855762	19,39126819038	517387	51,7	19,4	93,16
Hohefluh	Hohefluh	10143	6428	1,2	8794	2734	210	10 303231,759262	18,25889847424	30323,1	30,3	10,2	87,84
Harvestehude	Harvestehude	17944	10960	2,1	8791	6894	394	39 413326,7839686	20,15987720433	413326,9	41,3	20,7	87,91
Uhlenhorst	Uhlenhorst	18736	11842	2,2	8592	6385	341	27 408059,1715518	18,70003364681	40805,9	40,8	18,2	85,92
Steilshoop	Steilshoop	19723	9814	2,6	7894	5667	287	386869,5207959	15,48468284810	38686,5	38,7	15,5	78,94
Winterhude	Winterhude	55900	35932	7,5	7370	17638	316	61 1312860,597398	17,30721693524	1312860,6	131,3	17,3	73,7
Horn	Horn	38719	23018	5,8	6579	1071	262	6 976569,8811574	16,59337584236	976569,8	97,6	16,6	65,79
Harburg	Harburg	25912	14795	4,6	6493	6293	394	39 786430,7540706	17,42958730037	786430,8	78,6	19,7	64,93
St. Georg	St. Georg	11394	7399	1,8	6246	2006	231	21 403214,3695847	22,11899220907	40321,4	40,3	22,1	62,46
Rotherbaum	Rotherbaum	16875	10864	2,7	6169	5382	319	37 519549,7057883	18,98410919194	51954,9	51,9	18,9	61,69
Wandsbek	Wandsbek	36149	21724	5,9	6082	11484	318	27 956892,2536209	18,09926728813	956892,3	95,7	18,1	60,82
Lokstedt	Lokstedt	28793	15731	4,9	5881	9562	332	25 687659,3806039	14,04401343318	687659,4	68,8	14,4	58,81
Lurup	Lurup	36995	11819	6,3	5832	11917	322	15 781291,3911237	12,26980346986	781291,6	78,1	12,1	58,32
Neustadt	Neustadt	80777	5112	2,3	5712	3159	241	270 547610,1155766	24,21077811016	547610,1	54,8	24,2	57,12
Neuallermöhe	Neuallermöhe	23620	9621	4,2	5618	7975	333	5 656682,874584	15,61837326492	656682,9	65,7	15,6	56,18
Jerdorf	Jerdorf	27084	13344	5,4	5428	7285	285	3 670341,4548823	13,43022159078	670341,5	67,1	13,4	54,28
Bramfeld	Bramfeld	52498	30080	10,1	5215	20711	395	95 1287663,7487818	12,59243853681	1287663,7	128,8	12,6	52,15
Wilstorf	Wilstorf	17508	9460	3,4	5114	5574	318	3 401963,8116379	11,74502806812	401963,8	40,2	11,7	51,14
Längenbek	Längenbek	4040	2022	0,8	5099	1804	447	2 1123630,9216052	14,15428911628	112363,0	11,2	14,2	50,99
Alstertorf	Alstertorf	15174	8159	3,2	4909	5271	347	19 551196,7835891	17,42358730037	551196,8	55,1	17,5	49,09
GroszFlottbek	Grosz Flottbek	11086	5287	2,4	4676	4747	425	14 395549,5077448	16,68431466688	39554,9	39,6	14,6	46,76
Stellingen	Stellingen	26185	14891	6,1	4300	8202	313	25 850436,7472773	13,97005711139	85043,6	85,4	13,9	43,00
Iserbrook	Iserbrook	11369	5671	2,7	4258	4608	405	6 334824,3856077	12,53984205444	33482,4	33,5	12,5	42,58
Farmen-Berne	Farmen-Berne	34689	17930	8,2	4217	13179	480	7 1016955,022332	12,36248299836	101695,5	101,7	12,9	42,17
Marienhal	Marienhal	13392	7739	3,2	4165	5347	400	14 509954,9988518	15,8582909239	50959,4	50,9	15,9	41,65
Bilken	Bilken	70355	35194	11,7	4157	21723	817	14 229614,1188144	14,143047768	229614,1	229,3	14,1	41,57
Edelstedt	Edelstedt	33421	17445	8,7	3932	11560	346	11 517326,929894	13,45169813747	117326,9	117,3	11,5	39,32
Tondorf	Tondorf	15104	8263	3,9	3832	5636	373	18 501732,8527444	12,73043235999	50173,2	50,2	12,7	38,32
Osdorf	Osdorf	26635	13179	7,3	3673	9129	343	26 918965,242648	12,67425260777	91896,5	91,9	12,7	36,73
Rahlstedt	Rahlstedt	91740	47056	26,6	3453	36222	395	82 2497401,4265333	9,400914356332	2497401,4	249,7	9,4	34,53
Längenhorn	Längenhorn	45666	23382	13,4	3416	16876	370	32 1588763,471254	11,8845207866	1588763,5	158,8	11,9	34,16
Lurup	Lurup	35989	16139	10,4	3407	12346	356	14 129614,1188144	14,143047768	29614,1	29,3	14,1	34,07
Neendorf	Neendorf	40717	21908	12,4	3317	17437	584	38 1236387,0485010	10,41986770864	236387	236,3	10,4	33,17
Schlesens	Schlesens	29000	14472	9	3273	12197	416	20 1148300,300744	12,82784105483	114830,3	114,8	12,8	32,73
Lohnbrügge	Lohnbrügge	39309	21123	13	3052	14682	399	19 1136666,228498	8,71192166834	113666,2	113,7	8,7	30,52
Poppenbüttel	Poppenbüttel	24879	11319	8,3	2959	8966	351	14 812158,7750107	9,73893837228	81215,8	81,2	9,7	29,59
Hummelbüttel	Hummelbüttel	17834	8914	6,1	2865	10793	463	30 984609,3841133	11,90098189595	984609,4	98,5	11,9	28,65
Bahrenfeld	Bahrenfeld	29676	16992	10,5	2844	8984	236	42 1356248,241398	12,3818897247	135624,8	135,6	12,9	28,44
Sasel	Sasel	23778	11777	8,4	2843	12094	483	33 882046,8426078	10,307742778	882046,8	88,2	10,3	28,43
Othmarschen	Othmarschen	15591	7306	5,9	2622	6793	449	50 645777,0526868	10,8920393404	64577,7	64,5	10,9	26,22
Weilingbüttel	Weilingbüttel	10592	5180	4,1	2592	5351	505	16 482388,4102519	11,80479955348	48238,4	48,2	11,8	25,92
Ohlsdorf	Ohlsdorf	16463	9277	7,2	2299	5631	342	14 477377,1917387	6,6668384746	47737,7	47,7	6,7	22,99
GrossBornst	Grosz Bornst	8734	4814	4	2131	3165	362	14 456039,2448754	11,43415479488	45603,9	45,6	11,4	21,31
Hummelbüttel	Hummelbüttel	18464	8916	9,1	2033	7258	393	29 702225,5102693	7,730980816	70222,5	70,2	7,7	20,33
HafenCity	HafenCity	49591	2121	2,4	1859	1151	35	6 336405,8705276	15,396499	33640,6	33,6	15,4	18,59
Volkdorf	Volkdorf	20863	10967	11,6	1802	9363	449	20 1058379,888118	9,129595436	105837,9	105,8	9,1	18,02
Blankenese	Blankenese	9682	7987	1,7	1769	6669	487	20 472388,7399959	10,648834644	47238,8	47,2	6,1	17,69
Hamburg-Alstادت	Hamburg-Alstادت	2272	1481	1,3	1747	636	280	83 466625,6053344	35,88666184967	46625,6	46,7	35,9	17,47
Hausbruch	Hausbruch	17067	7765	9,8	1735	3865	365	7 598118,1191498	6,078208840978	59811,8	59,8	6,1	17,35
Hammernbrook	Hammernbrook	4323	2161	2,5	1732	338	124	122 473312,4240064	18,9653457748	473312,4	47,3	17,3	17,32
Fuhlsbüttel	Fuhlsbüttel	13284	7251	7,8	1722	4787	358	24 559076,9020348	12,20142697916	55907,6	56	12,2	17,22
Heimfeld	Heimfeld	22108	12127	13	1700	6339	284	21 1100475,010983	8,46282933053	110047,5	110,0	8,5	17
Sinstorf	Sinstorf	4207	1769	2,5	1672	3561	313	6 255666,8532872	10,1554405498	25566,6	25,6	10,2	16,72
Nienstedten	Nienstedten	7274	3549	4,4	1661	3676	505	13 289396,8167387	6,60796634746	28939,6	28,9	6,6	16,61
Sülldorf	Sülldorf	9489	4521	5,7	1654	3706	391	7 274053,3278112	4,77786450682	27405,3	27,4	4,8	16,54
Marmstorf	Marmstorf	8529	4654	5,8	1528	3854	432	11 771041,6244870	13,1952679655	771041,9	77,1	13,2	15,28

Stadtteile Sportflächendaten komplett

stadtteil	stadtteil	Einwohner	Haushalte	area_Km2	Einw_km2	Pkw_priv	pkw_pr_1000	PKW-Elekt	HH_Sport_e	HH_Sport_1	area_sport_m2	sport_ha	sport_Einw_m2	Einwohner pro ha		
Hamburg_gesamt	1885373	1041724	747,5	2822	632322	335	2322				64654280,24	6466,3	34,3	25,22		
Allermöhe	Allermöhe	1367	688	8,6	158	777	568				523793,0809084	6,05431933488	52,4	383,2	1,58	
Bahrenfeld	Bahrenfeld	29970	16892	10,5	2844	8984	286				2742844,37	274,3	91,5	28,44		
Alsterdorf	Alsterdorf	15174	8109	3,2	4809	5271	347				19,243444,9609959	10,8552609996	34,24	22,6	48,90	
Altengamme	Altengamme	2231	1014	15,6	143	1268	568				2026552,8028159	1,318970981	20562,8	20,6	92,2	1,43
MoorburgundA	Moorburg und A	754	391	16,7	45	379	503				532895,9387090	3,19177088422	532895,94	53,3	706,9	0,45
Fuhlsbüttel	Fuhlsbüttel	13384	7351	7,8	1722	4787	358				24,260740,368070	3,354894088197	260740,37	26,1	19,5	17,22
Altona-Altstadt	Altona-Altstadt	29305	16032	2,7	10782	6716	229				29,293070,0658946	10,76518264106	29307,07	29,3	10	107,82
Altona-Nord	Altona-Nord	24153	14394	2,2	10890	5355	222				17,77811,5240774	8,010174248410	17781,52	17,8	7,4	108,9
Barmbek-Nord	Barmbek-Nord	41886	29250	3,9	10870	11131	266				52,52967,4140203	13,583534291167	522967,41	52,3	12,5	108,70
Barmbek-Süd	Barmbek-Süd	35438	24182	3,1	11462	6963	282				37,327294,3072438	10,58103116051	37294,31	37,7	9,2	114,62
Bergedorf	Bergedorf	35289	18125	10,4	3407	12346	350				59,1283640,268866	12,40131271216	128364,09	128,4	36,4	34,07
HafenCity	HafenCity	4952	2121	2,4	1893	1161	253				58,68961,55884958	7,26012343618	68961,56	6,7	14,6	18,93
Billbrook	Billbrook	1962	534	6,3	317	295	148				10,190316,2269128	3,025867800715	190316,23	19	95,5	3,17
Billstedt	Billstedt	70355	35194	16,9	4157	21723	309				14,2731428,392988	16,13940147450	2731428,39	273,1	38,8	41,57
Bilwerder	Bilwerder	3901	1357	9,5	412	624	160				10,10831,73,0645178	11,22401879802	10831,73,06	106,3	272,5	4,12
Blankenese	Blankenese	13686	7692	7,7	1769	6666	487				20,968203,1703822	5,21518728184	96820,18	96,9	70,8	17,69
Borgfelde	Borgfelde	7696	4479	0,8	9364	1631	212				3,76788,48200718	10,342415634021	76788,48	7,7	10	93,64
Bramfeld	Bramfeld	52498	30080	10,1	5215	20711	395				95,1453557,854898	14,43903240516	145355,85	145,4	27,7	52,15
Curslack	Curslack	4028	1611	10,6	381	1833	455				6,186602,0315216	1,575417849	16602,03	16,7	41,4	3,81
Dulsberg	Dulsberg	17429	12045	1,2	14218	3870	222				5,193228,1393724	15,7817523449	193228,14	19,3	11,1	142,18
Eidelstedt	Eidelstedt	33421	17445	8,7	3832	11560	348				14,683791,9627968	17,954478608568	683791,96	69,4	20,8	38,32
Hamburg-Altsta	Hamburg-Altsta	2272	1481	1,3	538	289	81				81,0046,07382023	0,772810954	1046,07	80,1	7,4	17,47
Ellbek	Ellbek	22233	14607	1,8	12695	6295	283				5,165953,012314	6,48440125477	165953,01	16,6	7,5	126,95
Hoheft-Ost	Hoheft-Ost	9796	6349	0,6	17323	3071	313				6,6936,27513453	1,22059090896	6936,28	6,7	0,7	173,23
Eimsbüttel	Eimsbüttel	58196	39070	3,2	18042	14877	256				30,308748,649095	9,5720115543127	308748,65	30,9	5,3	180,42
Essendorf	Essendorf	24679	13117	8,3	2959	8966	363				14,573839,8370078	6,881154073958	83739,84	87,4	23,3	29,59
Eppendorf	Eppendorf	24868	15407	2,7	9316	7898	318				26,30234,0772428	11,33158830987	30234,08	30,2	12,2	93,16
Farmsee-Berne	Farmsee-Berne	34889	17930	6,2	4217	13179	890				17,1486981,842288	17,26201072711	148698,18	148,7	42,3	42,17
Waldhof	Waldhof	11608	6340	29,4	401	4416	374				16,801321,1304442	12,23741858737	801321,13	80,1	67,9	4,01
Francop	Francop	709	352	8,8	80	371	823				1,695311,72945187	6,892884571702	69531,73	69,5	980,7	8,0
GrossBorstel	Gross Borstel	8734	4812	4	2191	3165	362				14,1488841,984783	37,58008016662	148884,99	148,9	17,1	21,91
GrossFlottbek	Gross Flottbek	11086	5267	2,4	4876	4707	425				14,113739,6339796	4,79764819	113739,63	11,4	10,6	46,76
NeulandundGu	Neuland und Gu	1729	758	10,1	172	702	466				6,675827,0372398	6,711187671475	675827,04	67,6	390,9	1,72
Hamm	Hamm	38773	26215	3,9	9970	10190	263				24,76881,5584985	19,71806630954	76881,56	76,7	19,8	99,7
Hammströck	Hammströck	4323	2161	2,3	1732	578	134				122,7779,6295104	3,116838734574	7779,63	77,8	17,38	82,1
Harburg	Harburg	25912	14795	9	6493	5032	194				39,310058,2229057	7,6870102872870	310058,22	31,1	12	64,93
Hoheft-West	Hoheft-West	13438	9005	0,7	18676	3613	269				9,32762,83005700	4,55211124108	32762,83	3,3	2,4	186,76
Harvestehude	Harvestehude	17944	10960	2,1	8751	6894	384				39,284052,3065483	13,85441685491	284052,31	28,4	15,8	87,51
Hausbruch	Hausbruch	17067	7765	9,8	1735	6230	365				7,430764,8128288	4,377527587648	430764,81	43,1	25,2	17,35
Heimfeld	Heimfeld	22108	12127	13	1700	6339	287				21,687149,4911931	5,130545439591	687149,49	66,7	30,2	87,84
Hoheft-Nide	Hoheft-Nide	10143	6426	1,2	6764	2734	270				10,64906,7575957	6,218620406291	64906,76	64,9	9,6	67,84
Marienthal	Marienthal	13382	7197	3,2	5347	4200	144				14,418791,9018958	13,02634194556	41879,9	42	31,4	41,85
Horn	Horn	38799	23018	5,9	6579	10171	262				6,2056885,990828	34,87680531855	205688,59	205,7	53	65,79
Hummelsbüttel	Hummelsbüttel	18454	8784	9,1	2033	7258	393				29,89598,5488940	9,85415008802	89598,55	89,5	48,5	20,33
Ottensen	Ottensen	35585	21743	2,8	12731	9543	268				25,251586,5765603	9,001943680011	251586,58	25,2	7,1	127,31
Poppenbüttel	Poppenbüttel	23945	11259	8,1	2955	10793	451				30,1171884,035157	14,45826131895	1171884,04	117,2	48,9	29,55
Rahlstedt	Rahlstedt	91740	47095	26,6	3453	30222	395				82,1556855,14838	5,890439279	155685,15	155,7	37	34,53
Leahrbrook	Leahrbrook	11369	5681	2,7	4259	4699	405				8,173386,8419098	6,493976075428	173386,84	17,3	42,3	42,38
Janfeld	Janfeld	27084	13244	6	5426	7728	285				7,11529,9925400	14,25542967498	11529,99	71,2	29,3	54,26
Kirchwerder	Kirchwerder	10029	4636	32,3	310	5495	548				10,643556,3032408	1,991348688968	643556,3	64,4	64,2	3,1
KleinerGrasbr	Kleiner Grasbr	1029	887	11,9	104	130	105				18,1889,91178513	0,01672229729	1889,91	18,9	1,6	1,04
Langenbek	Langenbek	4040	2022	0,8	5091	1804	447				2,104361,4868871	13,14621763629	104361,49	10,4	25,8	50,91
Langenhorn	Langenhorn	45666	23382	15,4	3416	16876	370				32,2320899,631177	17,36116192949	232089,63	232,1	50,8	34,16
Lohnbrügge	Lohnbrügge	39805	21123	13	3052	14602	369				19,1608685,70188	12,3369139796	160868,7	160,9	40,4	30,52
Lokstedt	Lokstedt	28793	15731	4,9	5881	9562	332				25,862245,9632954	13,52499721011	862245,96	86,2	29	58,81
Lurup	Lurup	36995	17819	6,3	5832	11817	322				15,783585,608602	12,45290190909	78358,61	78,4	21,4	58,32
Marmstorf	Marmstorf	8929	4645	5,8	1528	3854	432				11,338309,3148615	5,789647604532	338309,31	33,8	37,9	15,28
Moortfleet	Moortfleet	1235	604	4,4	282	845	522				32,4280,3897968	7,414591875843	324280,39	32,4	262,6	2,82
Neuallermöhe	Neuallermöhe	23620	9621	4,2	5618	7875	333				5,968280,288282	22,7914858877	968280,29	95,8	40,6	56,18
Neuenfelde	Neuenfelde	4542	2128	15,7	309	1624	397				2,111886,1276798	0,7137910811	11886,13	11,2	23,1	3,09
Neuwallermöhe	Neuwallermöhe	2742	1874	8,4	201	2045	546				2,117891,0295251	0,096207202038	17891,03	18,8	50,1	2,01
Neugraben-Flac	Neugraben-Flac	30990	14216	22,5	1363	10827	353				16,556678,55063482	4,71310722504	556678,55	55,7	18,1	13,63
Neustadt	Neustadt	12920	8977	2,3	5712	3109	241				270,351830,9558589	15,55459812097	351830,96	35,2	27,2	57,12
Nienstedten	Nienstedten	40774	21908	12,4	3279	17437	428				36,2020448,558589	16,27176216496	2020448,56	202	49,6	32,79
Nienstedten	Nienstedten	7274</														

Stadtteile mit Grünflächendaten gefiltert

stadtteil	stadtteil_	Einwohner	Haushalte	area_Km2	Einw_km2	Pkw_priv	pkw_pr_1000	PKW-Elekt	area_gruen_m2	area_gru_ha	grue_einwo_m2	Einwohner pro ha
Hoheluft-Ost	Hoheluft-Ost	9796	6349	0,6	17323	3071	313	6	8075,87	0,81	0,8	173,23
Hoheluft-West	Hoheluft-West	13438	9005	0,7	18676	3613	269	9	23681,63	2,37	1,8	186,76
Altona-Nord	Altona-Nord	24153	14394	2,2	10890	5355	222	7	83971,87	8,4	3,5	108,9
Eimsbüttel	Eimsbüttel	58196	39070	3,2	18042	14877	256	30	224822,14	22,48	3,9	180,42
Uhlenhorst	Uhlenhorst	18736	11642	2,2	8592	6385	341	27	84581,42	8,46	4,5	85,92
Dulsberg	Dulsberg	17429	12045	1,2	14218	3870	222	5	115646,05	11,56	6,6	142,18
Hohenfelde	Hohenfelde	10143	6426	1,2	8784	2734	270	10	66915,26	6,69	6,6	87,84
Eilbek	Eilbek	22233	14607	1,8	12695	6295	283	5	151796,03	15,18	6,8	126,95
Ottensen	Ottensen	35585	21743	2,8	12731	9543	268	25	262517,78	26,25	7,4	127,31
Borgfelde	Borgfelde	7696	4479	0,8	9364	1631	212	3	40505,46	6,05	7,9	93,64
Barmbek-Sued	Barmbek-Süd	35438	24182	3,1	11462	9983	282	37	290986,31	29,1	8,2	114,62
Eppendorf	Eppendorf	24868	15407	2,7	9316	7898	318	26	223066,55	22,31	9	93,16
St_Georg	St_Georg	11384	7359	1,8	6246	2306	203	21	115021,66	11,5	10,1	62,46
Altona-Altstadt	Altona-Altstadt	29305	18032	2,7	10782	6716	229	29	305912,72	30,59	10,4	107,82
St_Pauli	St_Pauli	22436	15127	2,2	10005	4377	195	20	234171,11	23,42	10,4	100,05
Rothenbaum	Rothenbaum	16875	10964	2,7	6169	5382	319	37	180698,87	18,06	10,7	61,69
Harburg	Harburg	25912	14795	4	6493	5032	194	39	290479	29,05	11,2	64,93
Barmbek-Nord	Barmbek-Nord	41886	29250	3,9	10876	11131	266	24	472090,78	47,21	11,3	108,76
Sternschanze	Sternschanze	8095	5260	0,5	14760	1462	181	6	98606,2	9,86	12,2	147,6
Harvestehude	Harvestehude	17944	10960	2,1	8751	6894	384	39	238164,88	23,82	13,3	87,51
Hamm	Hamm	38773	26215	3,9	9970	10190	263	24	637601,66	63,76	16,4	99,7
Wandsbek	Wandsbek	36149	21724	5,9	6082	11484	318	27	592721,85	59,27	16,4	60,82
Winterhude	Winterhude	55900	35932	7,6	7370	17638	316	61	946797,96	94,68	16,9	73,7
Lokstedt	Lokstedt	28793	15731	4,9	5881	9562	332	25	532234,92	53,22	18,5	58,81
Lurup	Lurup	36695	17819	6,3	5832	11817	322	15	696230,66	69,62	19	58,32
Jenfeld	Jenfeld	27084	13244	5	5426	7728	285	3	552150,13	55,22	20,4	54,26
Langenbek	Langenbek	4040	2022	0,8	5091	1804	447	2	102744,38	10,27	25,4	50,91
Bramfeld	Bramfeld	52498	30080	10,1	5215	20711	395	95	1340986,58	134,1	25,5	52,15
Steilshoop	Steilshoop	19723	9814	2,5	7894	5667	287	-	554975,51	55,5	28,1	78,94
Neustadt	Neustadt	12920	8877	2,3	5712	3109	241	270	379013,43	37,9	29,3	57,12
Neuallermöhe	Neuallermöhe	23620	9621	4,2	5618	7875	333	5	835178,29	83,52	35,4	56,18
Wilstorf	Wilstorf	17506	9460	3,4	5114	5574	318	3	768280,15	76,83	43,9	51,14
Horn	Horn	38799	23018	5,9	6579	10171	262	6	1728519,41	172,85	44,6	65,79

Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein, Stadtteilprofile 2018, Stand: 31.12.2018

Stadtteile mit Sportflächendatengefiltert

stadtteil	stadtteil_	Einwohner	Haushalte	area_Km2	Einw_km2	Pkw_priv	pkw_pr_1000	PKW-Elekt	HH_Sport_e	HH_Sport_1	area_sport_m2	sport_ha	sport_Einwo_m2	Einwohner pro ha
Hoheluft-Ost	Hoheluft-Ost	9796	6349	0,6	17323	3071	313	6	6936,275131453	1,226509908959	6936,28	0,7	0,7	173,23
Hoheluft-West	Hoheluft-West	13438	9005	0,7	18676	3613	269	9	93762,33005704	4,522111124105	32762,83	3,3	2,4	186,76
Eimsbüttel	Eimsbüttel	58196	39070	3,2	18042	14877	256	30	308748,849095	9,572015543127	308748,85	30,9	5,3	180,42
Uhlenhorst	Uhlenhorst	18736	11642	2,2	8592	6385	341	27	106734,6343604	4,89130300300	106734,63	10,7	5,7	85,92
Ottensen	Ottensen	35585	21743	2,8	12731	9543	268	25	251586,5756503	9,001943680011	251586,58	25,2	7,1	127,31
Altona-Nord	Altona-Nord	24153	14394	2,2	10890	5355	222	7	177611,5240774	8,010174248410	177611,52	17,8	7,4	108,9
Eilbek	Eilbek	22233	14607	1,8	12695	6295	283	5	165953,0123149	9,484240125477	165953,01	16,6	7,5	126,95
Barmbek-Sued	Barmbek-Süd	35438	24182	3,1	11462	9983	282	37	327284,3072438	10,58103116951	327284,31	32,7	9,2	114,62
Hohenfelde	Hohenfelde	10143	6426	1,2	8784	2734	270	10	94908,75755672	8,218620046251	94908,76	9,5	9,4	87,84
St_Georg	St_Georg	11384	7359	1,8	6246	2306	203	21	107310,4816818	5,887485251368	107310,48	10,7	9,4	62,46
Altona-Altstadt	Altona-Altstadt	29305	18032	2,7	10782	6716	229	29	293070,0658946	10,76518264106	293070,07	29,3	10	107,82
Borgfelde	Borgfelde	7696	4479	0,8	9364	1631	212	3	76788,48200718	9,342415634021	76788,48	7,7	10	93,64
Dulsberg	Dulsberg	17429	12045	1,2	14218	3870	222	5	193228,1393724	15,78175223456	193228,14	19,3	11,1	142,18
St_Pauli	St_Pauli	22436	15127	2,2	10005	4377	195	20	266550,1523254	11,88285771178	266550,15	26,7	11,9	100,05
Harburg	Harburg	25912	14795	4	6493	5032	194	39	310058,2229627	7,68102672879	310058,22	31	12	64,93
Rothenbaum	Rothenbaum	16875	10964	2,7	6169	5382	319	37	204263,4724002	7,467624446044	204263,47	20,4	12,1	61,69
Eppendorf	Eppendorf	24868	15407	2,7	9316	7898	318	26	302344,0772422	11,33158830987	302344,08	30,2	12,2	93,16
Barmbek-Nord	Barmbek-Nord	41886	29250	3,9	10876	11131	266	24	522967,4140200	13,58353429151	522967,41	52,3	12,5	108,76
Sternschanze	Sternschanze	8095	5260	0,5	14760	1462	181	6	122558,145197	22,53070928452	122558,15	12,3	15,1	147,6
Harvestehude	Harvestehude	17944	10960	2,1	8751	6894	384	39	284052,3065483	13,85441685491	284052,31	28,4	15,8	87,51
Wandsbek	Wandsbek	36149	21724	5,9	6082	11484	318	27	695647,6346342	11,703953079908	695647,93	69,6	19,2	60,82
Hamm	Hamm	38773	26215	3,9	9970	10190	263	24	766814,5584902	19,71806936954	766814,56	76,7	19,8	99,7
Lurup	Lurup	36695	17819	6,3	5832	11817	322	15	783585,608602	12,45290190699	783585,61	78,4	21,4	58,32
Lokstedt	Lokstedt	28793	15731	4,9	5881	9562	332	25	662245,9632656	13,52499721011	662245,96	66,2	23	58,81
Langenbek	Langenbek	4040	2022	0,8	5091	1804	447	2	104361,4866877	13,14621783628	104361,49	10,4	25,8	50,91
Jenfeld	Jenfeld	27084	13244	5	5426	7728	285	3	711529,9925400	14,25542967498	711529,99	71,2	26,3	54,26
Neustadt	Neustadt	12920	8877	2,3	5712	3109	241	270	351830,9558589	15,55499812097	351830,96	35,2	27,2	57,12
Bramfeld	Bramfeld	52498	30080	10,1	5215	20711	395	95	1453567,854848	14,43932349516	1453567,85	145,4	27,7	52,15
Steilshoop	Steilshoop	19723	9814	2,5	7894	5667	287	-	838817,7626882	26,56903709003	838817,76	83,9	32,4	78,94
Winterhude	Winterhude	55900	35932	7,6	7370	17638	316	61	2057742,801802	27,12439249927	2057742,8	205,6	36,8	73,7
Neuallermöhe	Neuallermöhe	23620	9621	4,2	5618	7875	333	5	958280,2686282	22,79148658677	958280,27	95,8	40,6	56,18
Wilstorf	Wilstorf	17506	9460	3,4	5114	5574	318	3	907939,2754408	26,5273384492	907939,28	90,8	51,9	51,14
Horn	Horn	38799	23018	5,9	6579	10171	262	6	2056885,990828	34,87685031855	2056885,99	205,7	53	65,79

Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein, Stadtteilprofile 2018, Stand: 31.12.2018

